

su testimonio nos es transmitido en la Iglesia y por medio de Ella. Existen los sacramentos también.

Para que la Biblia tenga resonancia real y pueda desencadenar procesos de transformación personal es necesario adentrarnos en la densidad de la existencia, es decir, vivir las «maduras y las duras». Para esto, es necesario haber cultivado la «interioridad» (como capacidad de percibir la realidad a distintos niveles. No es lo mismo vivir una relación en función de que me gratifique que vivir esa relación en función de lo que significa esa persona para mí). Sin autenticidad, sin capacidad de vivir a fondo, sin implicarse en la vida, la Palabra va a tener graves dificultades para conectar con nosotros, difícilmente va a ser mediación. Sin este talante de autenticidad no podemos acercarnos a ella porque tiene una gran dramática existencial.

La mayor dificultad no está en el lenguaje, aunque hay dificultades de lenguaje y habrá que aclararlas. La mayor dificultad está en cómo la hondura de estos textos no encuentra resonancia adecuada en nuestra hondura personal.

+ Hay que atreverse a hacer una lectura antropológica de los textos. No en el sentido cultural, sino en el sentido de qué tienen que ver esos textos con las experiencias humanas que nos están tocando vivir en el siglo XXI.

Tenemos tendencia a leer la Biblia en clave teológica o moral. Pero si no conectan esos textos con la realidad humana, no se producirá el empalme.

Esto nos obliga a manejar los textos en función del momento real del proceso que el creyente está viviendo, no en función de una doctrina que hay que aprender para recibir determinada formación o sacramentos. Evidentemente, esto nos invita a usar los textos de forma adecuada y polivalente con prioridad al proceso real de la persona. Si un creyente está viviendo una imagen de Dios que le impide su crecimiento humano (en términos freudianos «castrante»), darle textos sobre el pecado pueden bloquear la relación con Dios en ese momento y, por lo mismo, la fe. Los textos del pecado podrán ser abordados cuando la experiencia de pecado aparezca en la relación con Dios.

+ La Palabra ha de ser escuchada en su propia soberanía porque es revelación personal de Dios y tiene Su autoridad. Autoridad que es «espíritu y vida». Por ello, ha de llegar un momento en que aparezca esa soberanía de Dios. Sin esa autoridad, nunca suscitará la Palabra el «más» que Dios suscita, el «más» del amor, que no es el «más» de la espontaneidad, ni del ideal imaginario del yo, ni de la utopía ideológica.

Escuchada en fe como revelación personal del Dios vivo, ya no podemos controlar la existencia. Es el momento en que somos introducidos en el mundo de Dios, en la presencia misma de Dios como Señor. Si la Palabra no crea este sentido de absoluto, no puede posibilitar la relación teologal con Dios, que nos posibilita percibir

a Dios como el Señor, a Dios mismo en acto. Si no, tenemos el peligro de racionalizar y psicologizar. La fe no se deriva de la experiencia, de la reflexión, de deseos, de un proceso de maduración, sino que es vida y experiencia originaria. El ámbito privilegiado para percibir este acto originario que es la fe, es el encuentro con la Palabra, porque ella encierra la autoridad salvadora de Dios. Sin esta autoridad no es absoluto, ni recrea el mundo desde la soberanía de su amor.

Rev. Aragon. Teol. 23 (2006)

Javier Calvo Guinda

En los tiempos de la brisa conciliar el tema de la Iglesia en la ciudad fue uno de los temas preferidos de la reflexión teológica. Esta discusión fue apagándose en los años setenta a causa de otros planteamientos que despertaron más interés y ocuparon un primer plano. En la segunda mitad de los años ochenta se inició un nuevo debate alrededor de la "Teología de la ciudad" que no se limitó sólo a cuestiones pastorales y organizativas, sino que en un modo interdisciplinar abarcó aspectos de ética, Biblia, urbanismo. Se estableció un diálogo entre arquitectos, historiadores del arte y gentes de Iglesia.

Paralelo a este desarrollo es digna de notar la evolución del magisterio ordinario sobre el tema de la ciudad. Pablo VI al analizar con clarividencia en su Carta "*Octogesima adveniens*" (1971) los grandes problemas de la sociedad contemporánea, otorga la prioridad a los planteados por la ciudad. Hacer más humanas nuestras ciudades es una tarea en la que deben estar presentes los cristianos: "Construir la ciudad lugar de existencia de los hombres y de sus extensas comunidades, crear nuevos modos de proximidad y de relaciones, percibir una aplicación original de la justicia social, tomar a cargo este futuro colectivo que se anuncia difícil, es una tarea en la cual deben participar los cristianos... Los cristianos, conscientes de esta responsabilidad nueva, no pierdan el ánimo en la inmensidad amorfa de la ciudad". (Nº. 12)

Casi 20 años más tarde, Juan Pablo II, publica la Encíclica *Redemptoris missio* (1990) donde aborda el tema de la ciudad, menos en tono de queja por sus aspectos negativos y más en tono misionero, considerando la ciudad como un campo de misión. "Hoy la imagen de la misión ad gentes quizá está cambiando: lugares privilegiados deberían ser las grandes ciudades, donde surgen nuevas costumbres y modelos de vida, nuevas formas de cultura, que luego influyen sobre la población. Es verdad que la «opción por los últimos» debe llevar a no olvidar los grupos humanos más marginados y aislados, pero también es verdad que no se pueden evangelizar las personas o los pequeños grupos descuidando, por así decir, los centros donde nace una humanidad nueva con nuevos modelos de desarrollo. El futuro de las jóvenes naciones se está formando en las ciudades." (Nº.37)

EL FENÓMENO URBANO

Si se considera el desarrollo cultural de la humanidad desde sus comienzos hasta el presente, se puede señalar tres grandes cambios: la revolución del poblado, la revolución de la ciudad y la revolución industrial.

En las tres revoluciones se trata de cambios de la relación del hombre con su ambiente. La revolución de la aldea tuvo lugar en el octavo milenio a.C. y tuvo como consecuencia que el hombre, que era cazador y recolector de frutos se afincase en poblados. La decisión de vivir entre cuatro maderos y vincular su destino a un trozo de tierra que se cultiva, cambió a fondo la existencia humana.

La revolución de la ciudad tuvo lugar en el cuarto milenio a.C. y tuvo como consecuencia que surgiesen ciudades y se pusiesen los fundamentos de unas culturas superiores cuyo destino estuvo muy ligado al desarrollo de las ciudades. El progreso que supuso vino determinado por el reparto del trabajo, a saber, por el reparto en producción agraria por una parte y en comercio y artesanado por otra. Esta progresiva distribución del trabajo y la estabilización institucional del mercado trajeron consigo una intensificación y una racionalización de toda la economía.

La revolución industrial tuvo lugar en el siglo XIX y abrió una era de primer orden en la historia mundial, comparable en magnitud quizá sólo con el paso del hombre de cazador a la vida sedentaria.

Desde que se produjo en la humanidad, hace seis o siete mil años, lo que se ha llamado la revolución urbana, se ha ido incrementando el número de ciudades, como si el ser humano, tras largos tanteos hubiese descubierto al fin el modo ideal de vida más adecuado a su esencia humana.. Ciertamente el progreso fue muy lento, durante mucho tiempo. Hasta la revolución industrial la población de las ciudades no representa sino una proporción mínima de la humanidad: exactamente a la pequeña minoría donde se incubaban los factores del progreso. Hoy todavía la mayor parte de la humanidad procede del campo, aunque en el futuro esté casi muy influenciado por la cultura urbana y llega la hora en que las ciudades serán mayoritarias.

Muchas veces a lo largo de seis o siete mil años, hasta pudo preguntarse si la urbanización era en realidad un fenómeno irreversible y si los nómadas no iban a arrebatársela. Se destruyeron civilizaciones urbanas: Sumer, Egipto, Grecia, Roma, las civilizaciones mayas y aztecas fueron barridas por nómadas; los semitas, árabes, mongoles, turcos, germanos, devastaron las ciudades y celebraron las victorias del hombre nómada sobre la civilización urbana.

Pero actualmente los signos de la historia son evidentes. Si la urbanización creció durante siglos muy lentamente, entró en el siglo XIX y sobre todo en la mitad del siglo XX en una fase de rápida aceleración. En 1850 había en todo el mundo cuatro ciudades de más de un millón de habitantes; en 1900 ya eran veinte y en 1950 ciento

cuarenta. Actualmente sobrepasan esa cifra mágica más de 200. Las ciudades se han convertido en el hábitat típico de la humanidad actual. Más del 80% de la población de la Unión Europea vive en núcleos urbanos y el 50% de la población mundial vive en las ciudades. Son cifras frías y concretas que confirman, la anticipación de Aristóteles de que el hombre es un animal de la ciudad.

Ahora bien, pasar del campo a la ciudad es un cambio cualitativo. La ciudad es la civilización. Los historiadores lo atestiguan. "El hombre desarrollado, dice Spangler, es un animal constructor de ciudades" Y añade: "La historia universal es la del habitante de las ciudades" "Pueblos, estados, política, religión, las artes, las ciencias todas, descansan en un fenómeno fundamental único de la historia humana: la ciudad".

¿Cómo no recordar el famoso dicho medieval "el aire de la ciudad hace libre"? La historia de las ciudades coincide con la historia de la libertad. El ideal de libertad nació en la ciudad. Y lo que atrae a los hombres a la ciudad es la esperanza de la libertad, de la mayor libertad posible. El renombrado arquitecto, Saenz de Oiza, nos dice en "Conversaciones en Madrid": "La ciudad es una promoción de la libertad del hombre. Se ha dicho demasiadas veces que las gentes del campo vienen a la ciudad a encontrar trabajo; no es cierto; a lo que vienen es a encontrar libertad. El medio rural es estructuralmente pobre. En la ciudad, en cambio, el hombre entra en una red de conexiones y de relaciones: amistades, trabajos, aspectos, formas de ser. Esa es la razón profunda que conduce a la forma de vida urbana"

La gente de pueblo es bastante propensa a ver en este deseo de libertad una puerta abierta hacia el libertinaje y la corrupción moral. Se han hecho juicios muy duros sobre la inmoralidad de las ciudades, como si en los pueblos no existiera inmoralidad. No, la libertad de las ciudades es una auténtica libertad humana.

En la ciudad se trata al hombre en función de su carácter de hombre y no en función del linaje a que pertenece. Las ciudades a pesar de todos sus defectos, liberan siempre al individuo de las presiones de la familia, de las coacciones del clan, de las costumbres, de las tradiciones locales. Esto asusta a la gente de pueblo tradicional, pero hay que reconocer que es un valor positivo

AL SERVICIO DEL HOMBRE

La ciudad está en cierta manera unida a la esencia del hombre; posee un carácter profundamente humano. Aristóteles definía al hombre como *zoon politikon*, un ser que vive en la ciudad.. Así expresaba con cierta arrogancia la superioridad de los griegos, que vivían en ciudades, sobre los bárbaros. Aunque los griegos eran un pueblo pequeño comparado con otros de su tiempo, habían intuido uno de los caracteres fundamentales del porvenir de la humanidad. Habían presentido lo que la historia iba a confirmar: la inmensa superioridad de las civilizaciones urbanas sobre las civilizacio-

nes antiguas de tipo rural, y evidentemente sobre el estado de las tribus nómadas. No se trataba de una simple modificación del lugar, ni de una transformación cuantitativa, sino de una transformación cualitativa.

En todo plan urbano hay implícita o explícitamente una idea del hombre. Dejando a un lado ideologías de políticos, tenemos que partir de un hecho: el hombre es un cuerpo y es un cuerpo diferente del cuerpo de los otros animales en sus necesidades y en sus funciones..

Le Corbusier definió claramente una de las reglas fundamentales del urbanismo cuando anunció lo que llamó la "regla de las 24 horas". La vida del hombre esta constituida por una serie de actividades a lo largo de 24 horas. Este ritmo no se puede comparar con el del campo; en la ciudad hay unos horarios obligatorios que imponen cada día un ciclo estricto, riguroso. Las actividades a lo largo de las 24 horas se realizan en lugares distintos que no pueden estar a cualquier distancia si no se quiere hacer la vida pesada, inhumana.

La experiencia viene a decir que una persona encuentra normal un desplazamiento de media hora para ir o volver del trabajo. Más allá de este tiempo produce un cansancio físico y una pérdida de tiempo libre que se podía dedicar a la familia, al ocio, a la cultura o al descanso. La Carta de Atenas (IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, 1933) recomendaba: "Que las distancias entre los sitios de trabajo y las zonas de habitación se reduzcan al mínimo."

Todos los desplazamientos del ciclo cotidiano pueden estudiarse y sirven para determinar las localizaciones. Hay una buena distancia del domicilio a la escuela, o a la guardería infantil, a las distintas categorías de proveedores, a la escuela primaria o secundaria, a los centros de diversión etc.

Las dimensiones globales de la ciudad estarán por lo mismo determinadas por las reglas de las distancias. Ya en la antigüedad se veía que la ciudad debía ser tal que un ciudadano pudiese ir de su domicilio al centro en una media hora, lo que equivale a una distancia de 3 Kmts. cuando se hace el trayecto a pie. La creación de medios de transporte rápidos permite evidentemente aumentar esta distancia.

Un nuevo enfoque apunta a reducir las necesidades de desplazamientos, y no en acortar los tiempos de los viajes. Los esfuerzos en esta dirección deberían encaminarse a frenar en lo posible el desarrollo urbano disperso, y a promover, por el contrario, la mezcla de usos y actividades. Un ideal con nombre de cuento: "la ciudad de las cortas distancias".

Humanizar la ciudad, ponerla al servicio del hombre, supone un conocimiento del hombre. Y conocer el hombre, es, en primer lugar conocer sus funciones, especialmente en la inscripción en el espacio que requieren. ¿Cual es la relación del hombre con el espacio? La Carta de Atenas define las funciones de la ciudad en el marco de

un programa de cuatro puntos: habitar, circular, trabajar, esparcimiento.. Se plantea la cuestión ¿para qué sirve la ciudad? y se intenta darle una respuesta en términos funcionales, por las funciones del hombre.

LOS RECURSOS NATURALES

La Carta de Atenas de 2003 indica que "quizás, el mayor problema del siglo XXI sea el uso racional de los recursos, especialmente los naturales y no renovables y, principalmente, el espacio, el aire y el agua". Un paso importante será proteger las ciudades de la contaminación y de la degradación, para que puedan mantener su utilidad.

Una visión general de los problemas aparece en una publicación de la Agencia del Medio Ambiente de Europa en 1994, que analiza 51 ciudades europeas. Se identifican cinco problemas fundamentales: la calidad del aire, el ruido, el tráfico, la calidad de las viviendas, y el acceso a las zonas verdes y espacios abiertos, así como la extensión de estos.

El hombre necesita de la naturaleza, lo que significa, en primer lugar, que necesita de los elementos fundamentales sin los cuales no puede un organismo funcionar, ni mantenerse: el aire, el agua, la luz, el calor del sol y el silencio. Las ciudades modernas han privado demasiado a los organismos de estos elementos de los que tienen una necesidad imprescindible.

La contaminación del aire es un problema muy grave, sin solución hasta ahora en las ciudades contemporáneas. No se trata sólo de las ciudades industriales con sus gases nocivos y el polvillo de carbón de sus fábricas. El peligro más grave viene de los productos de combustión de los motores de explosión y de las calefacciones. En las ciudades, el tráfico es la principal fuente de contaminación atmosférica; supone prácticamente el 100% de las concentraciones de monóxido de carbono y de plomo, el 60% de los óxidos de nitrógeno -que contribuyen a la formación de las "lluvias ácidas"-, y el 50% de las partículas. Asimismo, el sector del transporte en la ciudad es uno de los de mayor consumo energético y, por consiguiente, de las emisiones de CO₂, gas responsable en un 50% del "efecto invernadero". El petróleo y sus derivados son en gran parte responsables de las deficiencias en el estado de la salud de las poblaciones urbanas.

Las partículas en suspensión son uno de los principales contaminantes atmosféricos en zonas urbanas, además de encontrarse entre los que mayor impacto tienen en la salud de la población. En las ciudades españolas, entre un 40% y un 60% de la contaminación provocada por el denominado material particulado atmosférico se debe al tráfico.

El agua es, desde siempre, una de las preocupaciones primordiales de la administración de las ciudades. Se trata de la conducción del agua potable a todos los habi-

tantes. Una ciudad que haya duplicado sus habitantes desde 1900, necesita doble alimentos, pero necesita, sobre todo si se industrializa, no el doble sino 10 ó 20 veces más agua.

La higiene exige grandes cantidades de agua. En las ciudades del Renacimiento, los baños públicos de las ciudades medievales desaparecieron y el problema del agua se resolvió por la falta de higiene. En la época rococó, se mojaba uno por la mañana los ojos con un trapito fino. El consumo de agua era mínimo. Al final del siglo XIX fue cuando se comenzó la distribución del agua por tuberías, una de las realizaciones más importantes del urbanismo contemporáneo, porque este sistema permite finalmente afrontar los problemas de higiene y salud de la población urbana. Los wáteres aumentaron, de pronto, enormemente la cantidad de agua necesitada. Al wáter siguió el baño. Y subió la necesidad diaria a 100, luego a 200 litros diarios por persona. A esto añadamos las necesidades de la industria

También el consumo de agua que llega en los países industrializados a 300 litros al día por habitante, deberá limitarse mediante instalaciones de fontanería más eficientes, como grifos con pulsador de cierre temporizado, redes propias y separadas para las aguas residuales negras (inodoros) y grises (cocinas, baños, duchas) y utilización de flujos reguladores en cisternas. En algunas viviendas incluso se podrá aprovechar el agua de lluvia para su empleo en inodoros y para riego de plantas y jardines.

El problema de la luz se renovó enteramente con las técnicas nuevas que permiten a la vez distribuirla con profusión y moderarla. La arquitectura independiente ya de la pared y de la calle, no está reducida a la conveniencia de la ventana. La multiplicación de materiales ligeros y transparentes permite al arquitecto dosificar la luz, según las necesidades de la fisiología y de la psicología humana.

Un objetivo al que también contribuirán unos sistemas de iluminación que favorecerán la luz natural mediante un cuidado diseño arquitectónico y el empleo generalizado de bombillas fluorescentes de última generación, que gozan de un consumo muy reducido y larga vida.

El problema de la calefacción se independiza cada vez más del problema de la luz. Hasta nuestros días los arquitectos se veían obligados a reducir muchísimo las superficies abiertas al aire libre y al sol para defenderse, tanto contra los excesos del frío como contra los excesos del calor. Las técnicas actuales de aire acondicionado van a permitir mantener dentro de las habitaciones una temperatura constante a pesar del frío excesivo o del calor que reine en el exterior.

En fin, el hombre necesita del silencio, el bien más ausente hoy en las grandes ciudades. El ruido, una de las formas de contaminación más genuinamente urbana, también tiene su origen en el estruendo sonoro que la creciente motorización provoca. La insonorización de las habitaciones, como el descubrimiento de los motores silenciosos, son problemas de urbanización cuya solución sigue pendiente.

EL URBANISMO

La Carta de Atenas fue elaborada, en 1933 por un grupo internacional de arquitectos después de una serie de congresos en los cuales se discutió cómo el paradigma de la arquitectura moderna podía responder a los problemas causados por el rápido crecimiento de las ciudades, causado, entre otros factores, por la mecanización en la producción y los cambios en el transporte. En el IV Congreso Internacional de Arquitectura Moderna, este grupo de profesionales y visionarios finalizó la Carta de Atenas, después de haber analizado 33 ciudades de las más diversas latitudes y climas en el planeta. Por lo tanto, sus observaciones y recomendaciones tenían un sentido bastante universal. En ella se determinan como bases del urbanismo las cuatro funciones: Habitar, Trabajar, Recrearse (Horas libres), Circular.

La Carta de Machu Pichu (1977) manifiesta en primer lugar, que la Carta de Atenas, es todavía un documento fundamental para nuestra época, que puede ser puesto al día pero no negado y añade que desde la Carta de Atenas a nuestros días la población del mundo se ha duplicado, dando lugar a la llamada triple crisis, ecológica, energética y alimenticia. A ello hay que agregar la crisis de vivienda y de servicios urbanos, agravada por el hecho de que el ritmo de crecimiento poblacional de las ciudades es muy superior al demográfico general. Las soluciones urbanísticas propugnadas por la Carta de Atenas no tuvieron en cuenta este acelerado crecimiento constituyendo la raíz del problema de nuestras ciudades.

Dentro del crecimiento caótico de las ciudades podemos diferenciar dos modalidades.

La primera corresponde a los países industrializados, donde se da una emigración de la población de mayores ingresos hacia los suburbios consecuencia del uso de los automóviles, abandonando las áreas centrales de la ciudad las que así tienden a deteriorarse por deficiencia de recursos.

La segunda modalidad corresponde a las ciudades de los países en desarrollo, caracterizándose por la masiva inmigración rural que se asienta en barrios marginales carentes de servicios y de infraestructura urbana.

En el oeste de Europa, muchos ciudadanos se sienten amenazados por el gran número de inmigrantes. Se pueden desarrollar sentimientos de hostilidad, avivados por la incomprensión y los prejuicios, entre las diferentes culturas.

HABITAR

Más allá de unas necesidades elementales, el hombre no puede existir sin ejercitar una serie de funciones más complejas. Le es necesario, en primer lugar, habitar. Es la primera de las funciones a las que debe responder el urbanista según la enu-

meración de la Carta de Atenas. La ciudad es "una máquina para habitar", decía Le Corbusier. La vivienda humana no está determinada por el instinto como en los animales, no es como en ellos, invariable. En el hombre la vivienda se transforma a lo largo de los siglos según las técnicas inventadas para responder a esta necesidad. La función de habitar se complica y se enriquece, por otra parte, a medida que las técnicas se desarrollan.

La vivienda es en primer lugar evidentemente un abrigo, es decir, un refugio contra las intemperies (frío, calor, lluvia, viento) y una protección contra los enemigos (animales, hombres y plantas). Son las funciones más antiguas de la vivienda. No hay que olvidarlo. Para muchas personas la vivienda es sólo eso y lo es de manera precaria.

Existen técnicas que permiten por primera vez en la historia, planear la protección eficaz contra todos los factores hostiles que el hombre encuentra en la naturaleza. En cuanto a la protección contra los hombres mismos, es más problemático que nunca. Contra las armas atómicas no hay protección. No hay ciudades inexpugnables. Se necesitaría ciudades enterradas a tal profundidad y dotadas de tal maquinaria que nadie hasta ahora ha planeado construirlas.

Si la vivienda sólo tuviese la función de abrigo, nos podría parecer tolerable las propuestas de viviendas con un espacio muy reducido y el increíble amontonamiento de la mayoría de las viviendas populares y aun de muchas de la clase media.. Ahora bien, la vivienda debe llenar también otras funciones incompatibles con esta situación. Es por ejemplo, una lugar de descanso. Lo vemos claramente cuando en una vivienda se suceden dos equipos por día para dormir. A nivel superior, una vivienda exige una zona reservada al descanso, aislada de zonas de actividad o de conversación, donde cualquiera pueda retirarse y conciliar el sueño..

La vivienda es también una "fábrica doméstica". La emancipación de la mujer es una de las grandes tareas de la ciudad. Supone la mecanización de las actividades domésticas así como su racionalización o también la vida común con comedores comunes. Este último sistema se generaliza en las fábricas, al menos durante el tiempo de trabajo. Pero no parece probable que las familias renuncien enteramente a las comidas en familia en sus casas. Siempre habrá parte de trabajo doméstico y una parte de la vivienda deberá reservárselo. Lo que no significa que el antiguo modelo de cocina aislada completamente de las zonas de charla, deba mantenerse. La cocina es una herencia de la era aristocrática, cuando las familias de las clases dirigentes disponían de una servidumbre para las funciones domésticas y podía mantenerse la distancia entre los criados y sus dueños.

La vivienda es también lugar de cultura y de distracción en familia: el lugar donde los niños estudian o juegan, donde los padres leen, hablan, ven la TV o escuchan música o sencillamente miran lo que pasa fuera desde un refugio interior.

No sólo la familia se aprovecha de la vivienda. Esta es también centro de ayuda, nudo de relaciones sociales. Si la vivienda es demasiado reducida, no permite recibir

y se transforma en prisión. Un espacio demasiado reducido lleva al aislamiento. No hay sitio de reunión, es un inconveniente de muchos de los grandes bloques cuyos pisos son, con mucha frecuencia, demasiado pequeños.

A veces se ha dicho que la ciudad destruye la vida de la familia y las relaciones de tipo personal. Sucede exactamente al revés. En la ciudad es donde la familia puede aislarse sin ser controlada por la vigilancia del clan o del pueblo. El peligro es más bien de ver a la familia urbana encerrarse en sí misma. La vivienda debe, pues, planearse en función de la familia, para que pueda encontrar allí ambiente de intimidad. Lo que se hace imposible para las familias numerosas si los pisos están hechos según modelos uniformes de familias de pocos hijos

No hay que olvidar que la vivienda es también lugar de recogimiento y de intimidad personal. En la civilización contemporánea es una necesidad que se afirma cada vez más. En la Edad Media la vida era colectiva. Los hombres dormían en una habitación y las mujeres en otra. Los criados comían a la mesa de sus señores. En el Renacimiento comenzó el proceso de subjetivización y de personalización a partir de las clases aristocráticas. Entonces aparecieron el salón para conversaciones privadas y el dormitorio para la intimidad conyugal o extraconyugal, además del comedor particular.

Todas estas innovaciones se acogieron al principio como pretensiones exageradas y signo de snobismo. Pero lejos de desaparecer han seguido democratizándose cada vez más. Y hecho paradójico, de la ciudad es de donde ha nacido el culto al recogimiento, a la soledad y la intimidad. En efecto, se goza de más soledad en la ciudad que en el pueblo donde todo se sabe y se propala. La ciudad deja al hombre en el anonimato, bien tan valioso como las relaciones sociales. Además, gracias al anonimato es como el ciudadano puede escoger sus relaciones..

La vivienda es la forma privilegiada de la propiedad privada. Es el bien por excelencia que requiere la propiedad privada. Ésta, según la *Mater et Magistra*, debe constituir una "garantía de la dignidad de la persona humana y una ayuda para el libre ejercicio de sus responsabilidades". O en su casa o en su vivienda es donde el hombre encuentra una garantía, una seguridad. Además la casa es también el bien que el hombre procura conservar y cuidar con más esmero.

Según la Carta de Atenas de 1998, a lo largo de los últimos cincuenta años el esquema demográfico de Europa se ha transformado. Aunque se ha contenido la amenazante explosión demográfica, el número de propietarios de viviendas ha aumentado considerablemente. Este fenómeno se debe a varios factores interrelacionados: un aumento en el porcentaje de divorcios, matrimonios a edades más avanzadas, mayor número de viviendas unipersonales, envejecimiento de la población y niveles de vida superiores. Es necesario plantearse ciertas cuestiones sobre la ubicación y características de los nuevos propietarios de viviendas en Europa, así como sobre el modo de distribuir las viviendas, protegiendo al mismo tiempo el medio ambiente. La situación

puede complicarse aún más si consideramos los índices de migraciones internacionales, especialmente dentro de Europa, susceptibles de aumentar con la aparición del mercado libre de trabajo.

CIRCULAR

La ciudad es intercambio entre hombres. Pero todo intercambio supone un encuentro o un desplazamiento corporal: la ciudad es una organización de desplazamientos, una red de circulación. Sin duda el progreso de las técnicas consiste en reducir los desplazamientos al mínimo indispensable: el movimiento exige tiempo. Para multiplicar los intercambios hay que economizarlos lo más posible. Así es como las ciudades descansan cada vez más en el uso de las técnicas de transmisión del pensamiento a distancia. Los bienes materiales deben ser transportados. Pero al menos podemos hacer economía en la transmisión de los signos del pensamiento: el teléfono, la imprenta, la radio, la televisión, el cine, el fax, Internet y sus avances permiten multiplicar casi al infinito la comunicación de informaciones y de órdenes.

Los intercambios suponen, pues, contactos personales, corporales, reducidos. Podríamos quizá preguntarnos, si en el futuro, no se podrá planear un sistema de transporte tan perfeccionado que cada ciudadano pueda desde su domicilio poner en actividad todos los servicios y poner en movimiento todos los bienes que desea, pulsando un botón: el desplazamiento corporal reducido al mínimo.

El desplazamiento sólo sería ya necesario cuando se quiera estar con otro. Sea lo que fuere, estamos muy lejos de este futuro hipotético. En nuestras ciudades, los desplazamientos son tan numerosos, que el embotellamiento parece haberse hecho constitutivo de la ciudad. Hay pues que facilitar la circulación, como servicio al hombre.

El medio tradicional de la circulación es la calle. Se sigue careciendo de imaginación y audacia, aunque todo el mundo está de acuerdo en reconocer que es un sistema anticuado que hace insoluble el problema de la circulación.

Las calles se han planeado en función de una velocidad de 5 Kmts. por hora. No se han adaptado a velocidades de los medios de transporte de hoy día. Se han hecho intolerables para los peatones a causa de su longitud, del ruido y de los peligros a los que se exponen. Para los coches son antieconómicas porque les obligan a circular a una lentitud que inutiliza su potencial verdadero.

Es lo que ha obligado a proyectar una doble red: para las velocidades de 5 Kmts. hora y para las de 100 Kmts. hora; la primera para la circulación local, la segunda para las grandes distancias.

El problema de la circulación se vive especialmente en los embotellamientos diarios en los cruces principales de las grandes ciudades. El tiempo perdido en un sistema de circulación tan lento es un lastre para la vida social. Se dificulta las reuniones a nivel de ciudad.

Como botón de muestra de los males de la ciudad veamos la cara negativa del tráfico. Los medios públicos de transporte, incluido el taxi, tienen la característica de necesitar poca superficie por viajero. Los medios privados, coche, moto, bicicleta, necesitan, por el contrario, más superficie en el tráfico. A esto se añade necesidad de superficie para aparcar. Si uno hasta ayer iba en tranvía o autobús y desde hoy utiliza el coche particular, necesita una superficie 15 veces mayor y además espacio para aparcar.

Si resumimos brevemente el desarrollo durante el último siglo, se puede expresar en pocas cifras: Las ciudades desde el cambio de siglo han venido a multiplicar sus habitantes por 2 ó 3. 2. ó 3 veces más habitantes no quiere decir 2 ó 3 veces más tráfico. La cuenta no es tan fácil. Al aumentar el número aumenta la superficie de la ciudad, se extienden los barrios. Cada uno de estos nuevos habitantes tiene ahora un camino considerablemente mayor a su puesto de trabajo, y a los comercios en el centro de la ciudad. En consecuencia tiene que aumentar el tráfico ¿Y cuanto? ¿Cuanto viajaba la población de 1900 y cuanto viajan los hombres de 2005?. Nuestros bisabuelos tenían a disposición el tranvía de mulas y los primeros coches y bicicletas. Hoy poseemos medios más modernos. El tráfico por cabeza se ha multiplicado por diez según investigaciones hechas en una serie de ciudades. Cada uno de nosotros viaja cada año diez veces mas kilómetros en la ciudad que nuestros abuelos. Si 2 ó 3 veces el número de habitantes viaja diez veces los Kilómetros de sus abuelos, tenemos que el tráfico se ha multiplicado por 20 ó 30, digamos 25. Y si pensamos que la superficie necesitada es mayor, podemos deducir que el tráfico de hoy necesita 60 veces la superficie del año 1900. Naturalmente que desde 1900 se han construido calles nuevas y se han ensanchado muchas otras. Hay mas superficie a disposición, pero no 60 veces más. Suponiendo que se haya duplicado (y es mucho suponer) la carga de tráfico es 30 veces más por metro cuadrado..

A esto se añade el aparcamiento que ocupa una buena parte de la superficie disponible. De todas las partes fluye el tráfico hacia el centro de la ciudad, que tiene una importancia económica y comercial mayor, pero con menos superficie para el aparcamiento .Este es el problema ¿que hacer?

La Carta de Machu Pichu (1977) comprueba que 44 años después de la Carta de Atenas no hay solución óptima, diferenciando, multiplicando y solucionando cruces de vías. Por tanto, hay que enfatizar que la solución a la función de circulación debe buscarse mediante la subordinación del transporte individual al transporte colectivo masivo.

En 1996 la Comisión Europea publicó un libro verde sobre transporte titulado "Las redes de los ciudadanos: desarrollar el papel del transporte público en Europa". El informe mostraba que, en toda Europa, ha aumentado el número de propietarios de vehículos y el uso de estos desde la década de los años 70, y se espera que continúe aumentando hasta un posible 200% en los próximos 25 años. Las consecuencias de esta revolución en el transporte son mundialmente conocidas, especialmente en lo que respecta a la contaminación, saturación, riesgo para la salud y empleo de energías no renovables. En lo relativo a la estructura de la ciudad y la calidad de vida, el transporte rodado precisa mucho espacio.. Aunque parece que la movilidad se ha mejorado, en realidad el acceso de los sectores más desfavorecidos de la ciudad a las instalaciones y servicios básicos ha disminuido. En muchas ciudades los vehículos dominan las calles, reduciendo el espacio disponible para los peatones y los ciclistas.

Ultimamente, el uso excesivo del coche se ha convertido en el mayor síntoma de la vida cotidiana y del funcionamiento de la mayoría de los centros urbanos. El uso del transporte público ha decrecido, y las ingentes obras en infraestructura se han destinado a facilitar el tráfico y han causado la degradación y ruptura de muchas áreas céntricas de la ciudad y alrededores.

A estos males, se añade la incesante apropiación de espacio engullido por las infraestructuras viarias en aumento, que en las grandes ciudades europeas ocupan ya en la actualidad por término medio entre el 10 y el 15% del suelo.

Todos estos datos negativos no hacen sino confirmar la ineficiencia de los sistemas de transporte urbano, basados en el dominio casi absoluto del vehículo privado. En muchas ciudades europeas el coche representa ya el 80% del transporte motorizado. En este contexto, en el que cada vez es más cuestionada la presencia abusiva y hegemónica del coche, se viene defendiendo de unos años para acá y desde diversos ámbitos ciudadanos un cambio de los sistemas de transporte urbano, apostando por un modelo más equilibrado en términos ecológicos, sociales y económicos. Un modelo cuyo objetivo principal deberá ser la mejora de la accesibilidad y no la mera movilidad.

Y junto a estos aspectos claves de planificación de los usos del suelo, deberán ponerse en marcha otra serie de medidas que posibiliten un reparto más equitativo del espacio viario, limitando el uso del coche en la ciudad y, potenciado los medios más ecológicos, como el transporte colectivo, el peatonal y la bicicleta.

TRABAJAR

En la ciudad está enmarcado el trabajo. En el siglo pasado, trabajo era sinónimo o de fealdad y de suciedad o al menos de claroscuro. También implicaba siempre ruido