

Mumford e a ordem espacial urbana medieval

Capítulo X, seções 4 e 5, de MUMFORD L (1961), *La Ciudad en la Historia*, Logroño (Esp): Pepitas de calabaza Ed., pp. 503-24

Capítulo X: El orden doméstico en la ciudad medieval

4. Principios del urbanismo medieval

Hacia el siglo XIII ya estaban fijadas las formas principales de la ciudad medieval; lo que vino después fue un refinamiento de los detalles. Pero las nuevas instituciones que empezaban a dominar la ciudad redujeron la influencia más antigua de la abadía y del castillo, y el tema de los tres siglos siguientes no fue la autoridad, el retiro y la seguridad, sino la libertad, la participación, el desafío y la aventura. Las cruzadas, las misiones y las exploraciones abrieron un mundo más vasto.

Entraron a la ciudad nuevos elementos dinámicos, creando tensiones y presiones que quedaron bien simbolizadas en la estructura de las nuevas catedrales góticas, las cuales sacrificaron la estabilidad de los muros a fin de abrir el interior a una catarata de luz. Se podía contemplar este dinamismo en la periferia, en las baterías de los molinos de viento que rodeaban las ciudades, y también en el mismo centro, a medida que las nuevas órdenes predicadoras y los legos protestantes, orientados hacia la vida urbana, establecían sus monasterios y sus *beguinages* en los espacios abiertos que quedaban.

Echemos un vistazo al nuevo contenido de la ciudad; una muestra aquí y allá revelará la nueva estructura social y la nueva distribución de los grupos urbanos. En Carcasona, en 1304, la población era de 9.500 personas, aproximadamente. Esta se dividía en 43 casas nobles, 12 mercaderes lombardos y 30 judíos, 63 notarios, 15 abogados, 40 soldados, policías y mensajeros, 9 médicos formados en universidades, 9 sacerdotes y 250 miembros del clero. En Florencia, en el siglo XIV, con una población de 90.000 habitantes, había 25.000 hombres cuyas edades oscilaban entre los quince y los setenta años y que eran «aptos para portar armas» 1.500 magnates, 75 caballeros, 1.500 extranjeros, mercaderes y visitantes, entre 8.000 y 10.000 niños y niñas en las escuelas de primeras letras, no iglesias, 200 talleres del Arte della Lana (industria textil de la lana), 30.000 trabajadores en el ramo textil, 80 cambistas de moneda, 600 notarios y 60 médicos y cirujanos.

En 1288, fray Bonvesin della Riva, en su panegírico *Sobre las maravillas de la ciudad de Milán*, calculaba que ya había doscientas mil personas en la ciudad y su zona dependiente; y todas sus demás cifras corroboran la descripción de una gigantesca formación urbana que, en su exuberancia, ya había superado la escala medieval. La ciudad estaba dividida en unas ciento quince parroquias, varias de las cuales llegaban a tener entre quinientas y mil familias. «Fuera de la muralla del foso

hay tantas casas suburbanas que ellas solas bastarían para constituir una ciudad». La presión de la población y la pobreza explican, tal vez, el volumen de servicios sociales, que describe en los siguientes términos:

«En la ciudad, incluidos los suburbios, hay diez hospitales para los enfermos, todos debidamente dotados con suficientes recursos temporales. El principal de ellos es el Hospital del Brolo, fundado en 1145 por Goffredo de Bosero [...]. Hay más de quinientos pacientes pobres en las camas y otros tantos que no están acostados. Todos ellos reciben alimentos a expensas del hospital. También, aparte de ellos, no menos de trescientos cincuenta lactantes o más, con un aya para cada uno después del nacimiento [...]. Asimismo, los pobres que necesitan atención quirúrgica la reciben con diligencia por parte de tres cirujanos, asignados especialmente para esta tarea; estos cobran un salario de la Comuna [...]. »Hay también casas de la Segunda Orden de los Humiliati de uno y otro sexo, que en la ciudad y el país llegan al número de doscientos veinte; en su interior hay un gran número de personas que viven la vida religiosa mientras trabajan con sus propias manos».

Estas órdenes legas, que perseguían la práctica de una vida cristiana en el corazón de la ciudad, sin el retiro físico y espiritual prescrito por los antiguos monasterios, formaban parte de un esfuerzo organizado para infundir los principios cristianos en todos los aspectos de la existencia. Pero, en vez de ver con beneplácito este esfuerzo por alcanzar la Cristianópolis, los jefes de la Iglesia veían en él un peligroso desafío a su autoridad profesional, por lo cual el movimiento fue condenado y reencauzado por los viejos canales, respaldados por el dominio y el orgullo.

La gran mayoría de las ciudades medievales estaba más próxima a Carcasona, tanto por tamaño y escala como por contenido, que a Milán; pero, pequeñas o grandes, abarcaban una gran variedad de instituciones y brindaban oportunidades para una vasta diversidad de talentos y aptitudes especiales. Estas cualidades se expresarían por igual en sus trazados y en sus edificios.

En general, las ciudades medievales pueden clasificarse en tres grandes tipos que corresponden a sus orígenes históricos, sus peculiaridades geográficas y su modo de desarrollo. Detrás de estas pautas urbanas había otras, rurales y aún más antiguas, como las que encontramos en la aldea longitudinal, la aldea en encrucijada, la aldea común y la aldea redonda, que podrían representarse gráficamente con los signos =, +, # y o.

Las ciudades que perduraron desde el tiempo de los romanos conservaron, por lo general, su sistema rectangular de diseño de manzanas, en el centro inicial, modificado por la construcción de una ciudadela o de un monasterio, el cual podría alterar la división uniforme en parcelas. Las ciudades que crecieron lentamente a partir de una aldea o de un grupo de aldeas, al pie de un monasterio o un castillo, se ajustaban más estrictamente a la topografía, cambiando lentamente de generación

en generación y conservando a menudo ciertos rasgos de su trazado que eran productos de los accidentes históricos y no de la elección consciente.

Con frecuencia se considera que este segundo tipo de ciudad es el único auténticamente medieval: algunos historiadores llegan a negarle el título de plan a su configuración real. Quienes se refieren a las calles sinuosas de esas ciudades considerando que son meras huellas de las sendas seguidas por el ganado no se percatan de que el hábito de las vacas de seguir los contornos produce, por lo común, un trazado más económico y sensato, en los terrenos montañosos, que cualquier sistema inflexible de calles rectas. Por último, muchas ciudades medievales se proyectaron por adelantado para la colonización; frecuentemente, pero no siempre, estas serían trazadas con un estricto plano en damero, con una plaza central que se dejaba abierta para el mercado y la reunión pública. Los tres tipos son igualmente medievales. Separándose o combinándose produjeron una variedad infinita de formas.

En los comienzos mismos de la Edad Media se descubre, a decir verdad, cierta preferencia por el plano regular y geométrico, con el rectángulo como base de subdivisión: véase el plano ideal para el monasterio de Saint Gall, en el siglo IX. Kenneth Conant ha mostrado, asimismo, que los edificios iniciales de Cluny estaban dispuestos en orden rectangular, dentro de un cuadrado de noventa metros. Es evidente que la interpretación de Oswald Spengler, según la cual el plano en damero es única y exclusivamente producto del endurecimiento final de una cultura que se ha convertido en civilización, constituye una generalización insostenible. Pero aunque un trazado geométrico fue más característico de las ciudades recién fundadas, no se desprende de esto que, como en la clásica bastide de Montpazier, estuviera unido a un trazado rectangular para la ciudad en conjunto; a veces, como en Montségur o Cordes, en Francia, un plan básicamente rectangular era adaptado con inteligencia a los contornos y límites naturales del terreno.

Hago hincapié en estos puntos porque el trazado en damero o parrilla ha estado sometido a un constante torrente de engañosas especulaciones e interpretaciones. A veces estos planes son citados como tipos peculiares de Norteamérica o del Nuevo Mundo; a veces, haciendo caso omiso de la brillante Pekín precomunista, como sinónimo de pesadez. Incluso teóricos del urbanismo han cometido estos errores, en gran parte debido a su incapacidad para apreciar la diferencia, tan conocida por los estudiantes de biología, entre formas homólogas y análogas. Una forma similar no tiene por qué poseer un significado idéntico en una cultura diferente; y a la inversa, funciones similares pueden producir formas completamente diferentes. Como ya hemos visto, el rectángulo tenía un significado para el sacerdote etrusco, otro para Hipodamo, un tercer significado para el legionario romano que preparaba su campamento para pasar la noche y un cuarto para los comisionados del Plan Urbano de Nueva York, de 1811, quienes procuraban establecer, por adelantado, el número máximo de lotes para la edificación. Para el

primero, el rectángulo podía simbolizar la ley cósmica; para los últimos, significaba lisa y llanamente las posibilidades más favorables de especulación con bienes raíces.

Lo cierto es que hay un buen motivo para pensar que los planos medievales eran, por lo común, más irregulares que regulares. Se debía a que con más frecuencia se utilizaban terrenos escabrosos y rocosos, ya que estos tenían ventajas decisivas para la defensa hasta que en el siglo xvi se consolidó una artillería eficiente. Como las calles no estaban adaptadas al tránsito de vehículos con ruedas y no era necesario prever la instalación de cañerías de agua o de cloacas, resultaba más económico seguir los contornos de la naturaleza que tratar de nivelarlos; recuérdese el declive de la ancha plaza del mercado en Siena. Por otra parte, al construir en sitios áridos y montañosos, los ahorrativos ciudadanos no invadían las tierras más ricas, situadas en lugares más bajos y destinadas a la agricultura.

En la planificación orgánica, una cosa lleva a la otra, y lo que empieza como captación de una ventaja accidental puede promover un elemento enérgico en un diseño, elemento que un plan a priori no podría prever y que, muy probablemente, pasaría por alto o descartaría. Muchas de las irregularidades sobrevivientes en las ciudades medievales se deben a arroyos que han quedado cubiertos, a árboles que más tarde fueron derribados y a viejas lomas que antaño limitaban los campos. Es difícil borrar las costumbres y los derechos de propiedad cuando quedan fijados en forma de lotes, límites y derechos de tránsito permanentes.

La planificación orgánica no parte de un objetivo preconcebido: va de una necesidad a otra, de una oportunidad a otra, en una serie de adaptaciones que se hacen cada vez más coherentes y significativas, de modo que generan un complejo diseño final que es casi tan unitario como un plan geométrico prefijado. Ciudades como Siena ilustran a la perfección este proceso. Si bien la fase final de un desarrollo de esta naturaleza no está presente de manera nítida al comienzo, como ocurre en un orden «ahistórico» y más racional, esto no significa que las consideraciones racionales y el espíritu previsor hayan dejado de gobernar cada una de las características del plan o que no pueda resultar de esto un diseño deliberadamente unificado e integrado.

Quienes desdeñan los planes orgánicos por considerarlos indignos del nombre de planes confunden el mero formalismo y la regularidad con la intención, y la irregularidad con la confusión o la incompetencia técnica. Las ciudades de la Edad Media refutan esta ilusión formalista. Pese a toda su diversidad, representan una pauta universal; y, por lo común, sus mismas desviaciones e irregularidades no son tan solo sensatas, sino también sutiles, por su combinación de necesidades prácticas con intuición estética.

Cada ciudad medieval surgió de una situación única, presentó una constelación única de fuerzas y produjo, en su plan, una solución única. El consenso es tan total

en cuanto a los propósitos de la vida urbana que las variaciones en los detalles no hacen más que confirmar la pauta. A ese consenso se debe la impresión, cuando uno observa sucesivamente cien planos medievales, de que en realidad una teoría consciente hubiera orientado este urbanismo. La coincidencia era de raíz más profunda. Pero, a fines de la Edad Media, los principios racionales de esta planificación fueron expresados por la reflexiva inteligencia de León Bautista Alberti en su *De Re Aedificatoria*.

Alberti era, en muchos aspectos, un urbanista medieval típico. En su preocupación por el funcionalismo, la localización de los diversos intereses y las calles curvas «no hizo otra cosa —según observa Lavedan— que registrar su aprobación por lo que veían sus ojos». Incluso cuando Alberti justifica la calle que se curva continuamente, con sus perspectivas suavemente obstruidas pero siempre cambiantes, se limita a expresar conscientemente algo que también sus predecesores reconocieron y valoraron. La curva lenta es la línea natural del caminante, como cualquiera puede observar si se da la vuelta y echa un vistazo a sus huellas en la nieve, cuando atraviesa un campo, a menos que haya tratado conscientemente de sobreponerse a esta tendencia. Pero el placer en esa curva, una vez trazada por el peatón, es lo que da carácter a la edificación medieval, por ejemplo en una obra tan consumada de construcción de fines de la Edad Media y del Renacimiento como es High Street, en Oxford. En ella un solo árbol cuyas ramas se despliegan más allá de la línea de edificación enriquece la imagen más que toda una arcada de calles.

La otra causa de las curvas orgánicas en la ciudad medieval era el realce de su núcleo central. Lavedan llega a decir que «el dato esencial del urbanismo medieval es la constitución de la ciudad de forma tal que todas las líneas convergen hacia un centro y que el contorno es, por lo común, circular: esto es lo que los teóricos contemporáneos denominan sistema radioconcentrico». Desgraciadamente, el término radioconcentrico evoca una telaraña. Lo que más bien se encuentra en la mayoría de las ciudades es un barrio o núcleo central, rodeado por una serie de anillos irregulares, que tienen el efecto de encerrar y proteger ese núcleo, al mismo tiempo que, por pasajes tortuosos, se acercan más a él. Cuando hay algo que se aproxima a una calle circular continua, se trata casi con seguridad del anuncio de que se ha derribado un muro. Incluso en una ciudad pequeña como Bergues, tal como se la ve en el gran atlas de Blaeu, con su precisión casi geométrica en su núcleo central, solo tres calles se juntan en el centro. El plano consiguiente es generado por las dos fuerzas opuestas de la atracción y la protección: los edificios públicos y los lugares abiertos encuentran seguridad tras un laberinto de calles, que el pie del conocedor atraviesa no obstante con facilidad. Solo con los urbanistas barrocos que se esforzaron por vencer la pauta medieval se arroja la calle al centro de la ciudad, como ocurre en el plano en forma de asterisco; aunque el propio Alberti, para ser exacto, anticipó este nuevo trazado, que simbolizaba la acumulación del poder público en una institución centralizada o un principio despótico.

Los elementos determinantes del plan medieval son válidos por igual para una vieja ciudad de base romana, como Colonia, o para una ciudad nueva como Salisbury. La muralla, las puertas y el núcleo cívico determinan las principales líneas de circulación. En cuanto a la muralla, con su foso, canal o río exterior, convirtió a la ciudad en una isla. Como símbolo, la muralla era tan apreciada como las agujas de las iglesias; no se trataba, pues, tan solo de su utilidad militar. Al espíritu medieval le daba sosiego un universo de definiciones cortantes, murallas sólidas y vistas limitadas; hasta el cielo y el infierno tenían sus límites circulares. Las murallas de las costumbres limitaban a las clases económicas y las mantenían en sus respectivos lugares. La definición y la clasificación estaban en la esencia misma del pensamiento medieval: de modo que el nominalismo filosófico, que desafiaba la realidad objetiva de las clases y ofrecía un mundo de átomos inconexos y acontecimientos dispersos, resultaba tan destructivo para el estilo medieval de vida como resultarían las balas de cañón para las murallas de la ciudad.

No debe olvidarse la importancia psicológica de la muralla. Cuando se levantaba el rastrillo y se cerraban las puertas de la ciudad a la puesta del sol, la ciudad quedaba herméticamente separada del mundo exterior. Este encierro contribuía a crear una sensación de unidad, así como de seguridad. Resulta significativo —y algo inquietante— que en una de las escasas comunidades contemporáneas en que ha vivido la gente en condiciones análogas, es decir, en la comunidad de investigaciones atómicas establecida en Oak Ridge, los resguardados habitantes de la población llegaran a valorar la vida «segura» de dentro, exenta de todo género de invasión de extraños o incluso de la cercanía de personas no autorizadas; pese a que ello significara que las idas y venidas de los pobladores de Oalc Ridge estuvieran bajo constante vigilancia y control militar.

Pero, una vez más, en la comunidad medieval la muralla estableció un fatal sentido insular: tanto más cuanto que el mal estado del transporte vial acrecentaba las dificultades de la comunicación entre ciudades. Como ya había ocurrido tan a menudo en la historia urbana, la unidad defensiva y la seguridad invirtieron su polaridad y se convirtieron en ansiedad, miedo, hostilidad y agresión, en especial cuando parecía que una ciudad vecina podía prosperar a expensas de su rival. ¡Recuérdense los descarados ataques de Florencia a Pisa y Siena! Este aislacionismo era, de hecho, tan autodestructivo que dio su sanción a las fuerzas de explotación y agresión, tanto de la Iglesia como del Estado, que trataban, por lo menos, de establecer una unidad más invasiva, convirtiendo pan ello la muralla perfectamente sólida en una línea de frontera más etérea que delineara una provincia mucho más vasta.

No es posible dejar de considerar la muralla sin señalar la función especial de la puerta de la ciudad; que, mucho más que una mera abertura, era un «lugar de encuentro de dos mundos» el urbano y el rural, el conocido y el extraño. La puerta

principal ofrecía el primer saludo al mercader, al peregrino o al caminante común; era a la vez aduana, oficina de pasaportes y punto de control de la inmigración, así como arco del triunfo, cuyos torreones y torres rivalizaban a menudo, por ejemplo en Lubeca, con los de la catedral o el ayuntamiento.

Siempre que el río del tráfico se hace más lento, tiende a depositar su carga: de modo que era por lo común cerca de las puertas donde se edificaban los almacenes y donde se congregaban las posadas y las tabernas, mientras que los artesanos y mercaderes instalaban sus tiendas en las calles contiguas.

Así, la puerta produjo, sin normas especiales de distribución en zonas, los barrios económicos de la ciudad; y como no había solamente una puerta, la naturaleza misma del tráfico procedente de diferentes regiones tendió a descentralizar y diferenciar las zonas comerciales. Como consecuencia de esta disposición orgánica de las funciones, la zona interior de la ciudad no estaba recargada por tráfico alguno, pues solo circulaba el generado por sus propias necesidades. El significado original de «puerto» deriva de este portal; y a los mercaderes que se establecían en este «puerto» se les solía llamar «porteros», hasta que transmitieron el nombre a sus sirvientes.

Por último, no hay que olvidar una antigua función de la muralla, que reapareció en la Edad Media: servir como paseo abierto para la recreación, sobre todo durante el verano. Incluso cuando las murallas no tenían más de seis metros de altura, ofrecían un punto de ventaja sobre el campo circundante y permitían gozar de las brisas veraniegas que, tal vez, no entraban en la ciudad.

5. Núcleo cívico y vecindario

Ningún plano urbano puede ser descrito debidamente en términos de su sistema bidimensional; pues solo en la tercera dimensión, a través del movimiento en el espacio, y en la cuarta dimensión, a través de la transformación en el tiempo, adquieren vida las relaciones funcionales y estéticas. Esto es especialmente válido cuando se trata de la ciudad medieval, porque el movimiento que generaba conducía no solo a través del espacio horizontal sino hacia arriba; y para comprender el plan es necesario considerar la masa y el perfil de sus estructuras dominantes: sobre todo la distribución de sus componentes nucleares, como el castillo, la abadía o el monasterio, la catedral, el ayuntamiento y la sede gremial. Pero si hay un edificio que puede ser considerado la estructura clave en el trazado de la ciudad medieval, es la catedral; a tal punto que Braunfels llega a sugerir que los maestros de obras a cargo de la catedral ejercían también, de hecho, una influencia invasora sobre los demás edificios públicos.

Aparte de algunas excepciones notables, los edificios medievales dominantes no existían en espacios vacíos; menos aún se acercaba uno a ellos por un eje

establecido. Ese tipo de espacio apareció en el siglo XVI, por ejemplo, por el acceso a Santa Croce, en Florencia, y solo en el siglo xix los «reformadores» urbanos que eran incapaces de apreciar el sistema medieval de trazado de ciudades eliminaron las estructuras menores que se apiñaban alrededor de las grandes catedrales, a fin de crear una vasta franja parecida a un parque, como la que hay frente a Notre Dame en París: una desabrida futesa. Ello socava la esencia misma del acceso medieval: la reserva y la sorpresa, el súbito desplegarse y sentirse elevado, la riqueza de los detalles esculpidos, destinados a ser vistos desde cerca.

Estéticamente, una ciudad medieval es como un tapiz de su época: la mirada, desafiada por la rica complejidad del diseño, v; y viene por toda la textura, se deja cautivar por una flor, un animal o una cabeza, se detiene donde quiere, vuelve sobre sus pasos, re haciendo su camino, aprehendiendo el todo únicamente mediante la asimilación de las partes, en vez de dominar el diseño de un solo vistazo. Para el ojo barroco, esa forma medieval es tortuosa y el esfuerzo por abarcarlo resulta tedioso; por su parte, para el ojo medieval la forma barroca hubiera resultado brutalmente directa y excesivamente unificada. No hay modo «correcto» de acercarse a un edificio medieval: la fachada más hermosa de la catedral de Chartres es la del sur; y si bien es posible que la mejor vista de Notre Dame sea la que se obtiene desde el otro lado del Sena por atrás, esa vista, con su cinturón verde, no fue abierta hasta el siglo XIX.

Pero hay excepciones. Hay un puñado de basílicas - por no hablar de innumerables iglesias de aldea - que son edificios aislados, engarzados en medio de una franja verde, absolutamente separados de la atareada vida de la ciudad: Salisbury y Canterbury son casi periféricas por su uso libre del espacio y el verdor, en tanto que el Campo Santo de Pisa es igualmente independiente; abierto. Con frecuencia, un cementerio inicial explica este carácter abierto.

En general, la gran iglesia es el elemento central de la ciudad, en todo sentido, excepto el geométrico; y como congregaba las mayores muchedumbres, requería un atrio con suficiente capacidad para la entrada y salida de los fieles. Dada la orientación teológica de la iglesia, con su altar apuntando hacia el oriente, el edificio estaba puesto en un ángulo discordante con un trazado callejero más regular. Cuando se descubre que la plaza del mercado se extiende frente a la catedral, o que se abre una cuña o un cuadrado en las cercanías, no se les debe asignar a estos datos el mismo valor que tienen hoy: el mercado era ocasional, en tanto que los servicios de la iglesia eran constantes y regulares. Al igual que en el caso del crecimiento inicial de la ciudad, el mercado se asienta cerca de la iglesia porque es allí donde los habitantes se reúnen más a menudo.

En realidad, hay que concebir la iglesia como ahora concebimos un «centro comunal»: algo no tan sagrado, como para poder servir como salón comedor en caso de grandes festividades, como teatro para la representación de obras

religiosas, como tribuna donde los estudiantes de las escuelas eclesiásticas podían celebrar certámenes de oratoria y llevar a cabo sus eruditas controversias en día de fiesta, o incluso, en los primeros tiempos, como caja fuerte, tras cuyo altar mayor se podían depositar escrituras o tesoros, a buen recaudo de todos, excepto de los perversos incorregibles.

De una u otra manera, una constante procesión de personas, a solas o por docenas o millares, se abría camino hasta los portales de la iglesia. He aquí la meta que uno se había fijado al partir; he aquí a donde se volvía. Si no fuera así, ¿cómo podrían explicarse las riquezas prodigadas para la construcción de un Bamberg o un Durham, un Amiens, un Beauvois o un Asís, en comunidades que tenían, como mucho, diez mil habitantes? Hoy por hoy, a esas mismas comunidades les resultaría ardua empresa, con todas nuestras facilidades mecanizadas y acumulaciones de capital, reunir fondos para la edificación de una casa parroquial prefabricada y comprada con descuento.

En cuanto a los espacios abiertos de la ciudad medieval, las mismas grandes plazas de mercado y plazas de catedral no tenían nada de rectangulares. Las más de las veces, en ciudades de crecimiento orgánico, la plaza del mercado era una figura irregular, a veces triangular, a veces multilateral u oval, ora dentada, ora curva, aparentemente de forma arbitraria porque las necesidades de los edificios circundantes tenían preferencia y determinaban la distribución del espacio abierto. Aunque de vez en cuando el mercado no es más que una calle ensanchada, hay otros ejemplos, en Bruselas o Bremen, en Perusa o Siena, donde las proporciones de la plaza son vastas: con capacidad suficiente no solo para muchos puestos sino también para reuniones y ceremonias públicas. En realidad, la plaza del mercado recobró la función que en tiempos muy anteriores tuvieron el foro o el ágora.

En la plaza del mercado, las corporaciones levantaban sus tablados para la representación de los «misterios»; allí tenía lugar el castigo feroz de criminales y herejes, en el patíbulo o la pira; allí se celebraron los grandes torneos, en el ocaso de la Edad Media, cuando las graves ocupaciones del feudalismo quedaron convertidas en deportes urbanos. A menudo una plaza del mercado se abriría sobre otra plaza subordinada, conectada por un angosto pasaje: de esto Parma es un ejemplo entre muchos otros. El mercado de paños y quincallería estaba por lo común separado, y por motivos muy naturales, del mercado de provisiones. Muchas son las plazas que hoy admiramos única y exclusivamente por su noble engarce arquitectónico, como la Piazzetta de San Marcos, en Venecia, que originalmente fueron construidas con un propósito utilitario; en el caso mencionado, para un mercado de carne.

Aparte de la catedral, y a veces del ayuntamiento, en que la masa y la altura eran importantes atributos simbólicos, el constructor medieval tendía a atenerse a modestas dimensiones humanas. Se fundaban asilos para siete o diez hombres; los

conventos solían comenzar por la docena apostólica; y en vez de edificar un solo hospital para toda la ciudad, era más común establecer uno pequeño por cada dos o tres mil personas. Así, también, las iglesias parroquiales se multiplicaban por toda la población en desarrollo, en vez de permitir que unos cuantos edificios descollaran en el centro. En Londres, en el siglo xn, según Fitz Stephen, había trece iglesias conventuales y ciento veintiséis más pequeñas, para una población que llegaba posiblemente a los veinticinco mil habitantes; y Stow consigna, unos tres siglos después, cifras que oscilan entre dos y siete iglesias en cada uno de los veintiséis distritos.

Esta descentralización de las funciones sociales básicas de la ciudad no solo impidió el hacinamiento institucional y la circulación innecesaria: también mantuvo a la ciudad entera en la misma escala. La pérdida de este sentido de la proporción, en las casas demasiado grandes de los burgueses del norte, o en la loca rivalidad de las torres de las fortalezas de Bolonia y San Gimignano, constituyó un síntoma de patología social. Estructuras pequeñas, un reducido número de habitantes, relaciones íntimas: estos atributos medievales conferían a la ciudad atributos cualitativos especiales, en comparación con el gran número de habitantes y las organizaciones en masa, que pueden contribuir a explicar su creatividad.

La calle ocupaba en la ciudad medieval un lugar muy diferente al de una época de transporte de vehículos con ruedas. Por lo común, pensamos en casas urbanas dispuestas a los lados de una línea de calles preestablecidas. Pero en los terrenos medievales, menos regulares, las cosas sucedían a la inversa: grupos de artesanos o de edificios institucionales formaban barrios autónomos o «islas», sin que guardara relación la disposición de los edificios con las vías públicas. En el interior de estas islas, y a menudo fuera de ellas, los senderos señalaban las idas y venidas cotidianas de sus habitantes. La noción de «red de tráfico» estaba tan ausente como el propio tránsito constante de vehículos. Las «islas» formadas por el castillo, los monasterios o colegios y la sección industrial especializada de las ciudades más adelantadas, como el Arsenal, en el caso de Venecia, interrumpían el dibujo más denso de las manzanas residenciales de pequeña escala.

En las nuevas villas medievales, las actas de fundación distinguían a menudo entre las calles de tránsito —que consistía principalmente en carros— y las calles menores; y en la villa uniforme de Montpazier, como sucedería también siglos después en Filadelfia, las casas daban a dos calles, a saber, una fachada a una calle ancha, de siete metros, y otra a un callejón de dos metros de ancho. Pero, en general, la calle era una línea de comunicación para peatones y su utilidad para el transporte de vehículos era secundaria. No solo ocurría que las calles eran angostas y a menudo irregulares, sino también que eran frecuentes las vueltas bruscas y los cercados. Cuando la calle era angosta y sinuosa, o cuando iba a terminar en un punto muerto, el trazado rompía la fuerza del viento y reducía la superficie de barro.

No por casualidad, el hombre de la ciudad del medievo, buscando protección contra el viento invernal, evitó crear esos crueles túneles de viento que pueden ser las calles anchas y rectas. La estrechez misma de las calles medievales hacía más cómodas sus actividades al aire libre en invierno. Pero, igualmente, en el sur, la calle angosta con aleros amplios protegía al peatón tanto de la lluvia como del resplandor directo del sol. Las pequeñas variaciones en la altura y el material de construcción, así como el perfil del techo y las variaciones en aberturas para las ventanas y puertas le daban a cada calle su fisonomía propia.

Aunque Alberti era partidario de las calles rectas y anchas para las ciudades nobles y poderosas, a fin de aumentar su aire de grandeza y majestad, escribió una apología muy inteligente del anterior tipo medieval de calle en curva, con estas palabras: «en el interior de la ciudad conviene que no sea directa sino sinuosa, con curvas suaves hacia uno y otro lado como los cauces del agua. En efecto, aparte de que cuanto más larga parezca la calzada, mayor sensación de espaciosidad dará la ciudad, es seguro que contribuirá a la belleza, a la funcionalidad, a la comodidad y a satisfacer eventuales necesidades. Y, en efecto, ¡qué importante es que les vayan surgiendo gradualmente a los paseantes perspectivas nuevas de los edificios; que la salida y la fachada de cada casa arranquen del centro mismo de la calzada; que, mientras que en otros lugares la excesiva longitud es antiestética e incluso insalubre, exista aquí la ventaja de la amplitud!». Nadie, ni siquiera Camillo Sitte, ha sido más justo con respecto a la estética del urbanismo medieval.

La ciudad medieval tenía de este modo, en sus barrios residenciales, un carácter del que sin duda carecían, por ejemplo, los muros desnudos de una ciudad griega clásica. Pero la ciudad gozaba, además, de otra característica feliz, tal vez heredada de la ciudad antigua; porque, frecuentemente, la calle estaría bordeada por una arcada, que formaba el extremo abierto de una tienda. Esto daba incluso mejor protección que una angosta calle abierta; y conviene aclarar que se trata de un recurso arquitectónico que no solo se encuentra en Francia e Italia, donde realmente podría ser una prolongación o una reanudación consciente del pórtico clásico, sino también en ciudades como Innsbruck, en Austria, en la calle que lleva a Das Goldene Dachl. No se debe olvidar cuán importante era la protección física contra las inclemencias del tiempo, ya que en general las tiendas y los puestos de artesanos y comerciantes solo se pusieron tras vidrieras a partir del siglo xv; de hecho, la mayor parte de los quehaceres de la vida, hasta el de cocinar, se hacía más o menos al aire libre. La calle angosta y cerrada, el frente con arcada, y la tienda al descubierto eran, de hecho, elementos complementarios. Solo cuando el vidrio barato protegió a la segunda pudo la primera abrirse a nuevas concepciones del urbanismo.

Una característica más de la calle merece ser destacada: su pavimento. Unos tres siglos antes de que los vehículos con ruedas se hicieran comunes, perdió la calle su revestimiento natural. La pavimentación para el peatón apareció ya en 1185, en

París; en 1235, en Florencia, y en 1310 en Lubeca; ya en 1339, Florencia entera estaba pavimentada; en tanto que hacia fines del siglo xiv hasta en la algo atrasada Inglaterra William Langland podía recurrir al tropo «tan común como el pavimento para cualquier caminante». A menudo, estas mejoras solo se aplicaban a una calle importante, y el movimiento se propagó con tanta lentitud que no llegó a Landshut, en Baviera, hasta 1494, si bien esa otra gran innovación técnica, el vidrio para las ventanas, era ya usada por los granjeros del sur de Baviera, según Heyne, en el siglo xm. En manos del empedrador medieval, la pavimentación se convirtió en un arte, que a menudo repetía en la piedra el modelo de la hoz del segador; mientras que, en Venecia, el color y las líneas del pavimento se suman a la magnificencia de la misma plaza de San Marcos.

La pavimentación y el esmero puesto en ella recuerdan otro rasgo propio de la administración de la ciudad medieval: también en este caso era la asociación lo que tenía una base pública, mientras que la organización física se realizaba casi siempre sobre una base privada. Esto se aplica, por cierto, a la pavimentación, el alumbrado y el abastecimiento de agua por cañerías. Para el siglo xvi, los dos primeros eran obligatorios, por lo regular; pero los proporcionaba específicamente el propietario de la casa para su uso privado. Del mismo modo, la limpieza de las calles siguió siendo, durante largo tiempo, un asunto privado; costumbre esta que perduró en Londres, aún después del siglo XIX, con la institución del *crossing sweeper*,⁵ que solo desapareció con la expulsión del caballo (práctica medieval que, curiosamente, aún se aplica, por lo común, a la construcción y el aseo de las aceras). Conforme con la ordenanza de pavimentación que regía en Northampton en 1431, las autoridades municipales estaban facultadas para ordenar a los propietarios de inmuebles que pavimentaran y mantuvieran en buen estado la calle al frente de sus casas y las propiedades anexas, pero «a ningún propietario se le obligaba a extender el pavimento de la calle más de treinta pies, de modo que quedó como obligación del municipio pavimentar el mercado y otros espacios amplios semejantes».

Obsérvese una característica más: la unidad vecinal y el distrito funcional. En un sentido, la ciudad medieval era un cúmulo de ciudades pequeñas, cada una de las cuales gozaba de cierta autonomía y estaba formada tan naturalmente sobre la base de necesidades y propósitos comunes que solo contribuía a enriquecer y completar el conjunto. La división de la ciudad en barrios, cada uno con su iglesia o sus iglesias, a menudo con un mercado local, y siempre con su propio abastecimiento local de agua, consistente en un pozo o una fuente, constituía un rasgo característico; pero a medida que la ciudad crecía, los barrios solían convertirse en sextas partes o incluso en fracciones menores de la totalidad, sin por ello disolverse en la masa. A menudo, como ocurrió en Venecia, la unidad del barrio estaría identificada con la parroquia y tomaría su nombre de la iglesia parroquial; una división que perdura hasta hoy.

Esta integración en unidades residenciales primarias, compuestas por familias y vecinos, estaba complementada por otro tipo de división en distritos, basada en la profesión y los intereses; así, tanto los grupos primarios como los secundarios, tanto la *Gemeinschaft* como la *Gesellschaft* adoptaron la misma pauta urbana. En Regensburg, ya en el siglo xi, la ciudad estaba dividida en un distrito clerical, un distrito real y un distrito comercial, correspondientes por lo tanto a las principales profesiones, en tanto que los artesanos y labriegos ocuparían el resto de la ciudad. A esta constelación, ciudades universitarias como Toulouse y Oxford agregaban también sus recintos universitarios, cada uno de ellos relativamente autónomo; en tanto que, a medida que los monasterios y conventos se atraían a la ciudad, movimiento que se desarrolló sin interrupción entre los siglos xm y xvm, se produciría del mismo modo un florecimiento de distritos conventuales, independientes del distrito catedralicio, los cuales sumarían sus jardines y espacios abiertos, por muy privados que fueran, al total] de los espacios abiertos de la ciudad. En Londres, los colegios de abogados o *Inns of Court*, como The Temple, constituyeron otro tipo más de distrito cerrado.

La significación del distrito funcional ha sido reconocida muy tardíamente, incluso por los teóricos del urbanismo: en realidad, tal vez los primeros urbanistas modernos que han hecho justicia a la forma histórica o a sus variaciones modernas fueron Henry Wright y Clarence Stein. Pero estos distritos constituían la primera traducción de las cualidades espaciales del recinto sagrado de la ciudad inicial al idioma corriente de la vida cotidiana. En el momento actual, cuando la existencia misma de la ciudad se ve amenazada por el desarrollo excesivo del tráfico de vehículos, la tradición del distrito medieval, independizado de la calle y de la principal arteria de tráfico, resurge como una forma nueva en un punto más alto de la espiral del desarrollo.

No es posible dejar la ciudad medieval, con su unidad y diversidad, sin formularse una pregunta final en lo tocante a su planificación: ¿hasta qué punto se llevaba esta a cabo como un esfuerzo consciente por lograr el orden y la belleza? Al proponer una respuesta, es fácil valorar en exceso tanto la espontaneidad como el buen aspecto accidental, y olvidar el rigor y el sistema que constituyan cualidades fundamentales en la formación tanto del docto como del artesano. El logro de la unidad estética de la ciudad medieval requirió, al igual que sus demás instituciones, esfuerzos, luchas, vigilancia y control.

No cabe duda de que la mayor parte de la vigilancia era personal; es posible que casi todos los acuerdos resultaran de discusiones cara a cara entre las partes interesadas, de las que no ha quedado constancia. Pero sabemos que, en el siglo xiv, cuando se edificó el ayuntamiento de Siena, el gobierno municipal ordenó que los nuevos edificios que se levantaran en la Piazza del Campo debían tener ventanas del mismo tipo, y aunque es mucho lo que resta por hacer en los archivos

medievales para sacar a luz todas las funciones del arquitecto municipal, también sabemos que, en Italia, ese cargo data de remotos tiempos.

No es necesario dudar de Descartes cuando, en su *Discurso del método*, observa que «en todo tiempo ha habido, sin embargo, funcionarios encargados de cuidar que los edificios particulares sirvan de ornato público».

Lo que, en el siglo pasado los admiradores del arte medieval consideraban resultado de una espontaneidad sin esfuerzo y de una inconsciencia sin arte, fue ejecutado, en realidad, con método e intención consciente en materia de urbanismo, precisamente como cualquier otra de las artes. Certo que Lavedan, en su admirable apreciación de la ciudad medieval, se inclina a considerar que su belleza es un mero subproducto de sus intereses prácticos y simbólicos, pero la ciudad no era más inocente en cuanto al orden estético intencional que respecto al orden geométrico, si bien su disciplina tenía suficiente flexibilidad como para aceptar lo nuevo, lo espontáneo y lo diferente.

Por esto, un mismo plan de ciudad «medieval» podía, hacia el siglo XVIII, dar cabida a estructuras románicas, góticas, flamígeras, renacentistas y barrocas que con frecuencia se codeaban en una misma calle, sin que se amortiguara el impulso estético; es más, justamente con el efecto opuesto. La mezcla estética se correspondía con el complejo histórico y social. Se trataba de un modo de planificación que satisfacía las necesidades de la vida y que cedía a los cambios y a las innovaciones sin quedar aplastado por estos. En el sentido más profundo de estas palabras era funcional e intencional, pues las funciones que más contaban eran las de significación para la vida superior del hombre.

Bajo este canon urbanista, nadie sentía la tentación de negar la forma antigua que todavía cumplía bien su función ni de negar la forma nueva que representaba una nueva intención; y, en vez de edificios de estilos diferentes a fin de remplazados con otros, proyectados conforme al cliché de la moda del instante, el constructor medieval trabajaba lo viejo y lo nuevo hasta conseguir una pauta aún más rica. El esteticismo bastardo de la uniformidad estilística, establecida en el seno de un plan urbano rígido, que congela arbitrariamente el proceso histórico en un momento determinado, quedaría para un período más reciente, que ha apreciado la uniformidad más que la universalidad y el poder visible más que los procesos invisibles de la vida.

NOTAS

⁵ Literalmente, «barrendero de cruce». Individuos muy pobres que se ganaban la vida barriendo el suelo por delante de personas pudientes para que no se ensuciaran con las inmundicias del suelo, como las bostas de caballo. Dickens se inspiró en estos individuos para crear el Jo de *Casa asolada*. (N. del t.)