

TENDENCIAS CONVERGENTES EN ARQUITECTURA Y PLANIFICACION URBANA AMBIENTAL¹

R.R. White

Los tres grandes problemas de la nueva crisis ambiental son el calentamiento global, la reducción del ozono estratosférico y la acidificación regional (Firor, 1990, pp. IX y 97). Estos temas —especialmente los dos primeros— han hecho que se intensifique la búsqueda de sistemas urbanos más armoniosos y sustentables.² En los encuentros de ciudades de países del Norte rico industrializado, los temas ambientales están en el primer plano de la agenda política. A pesar de que la mayoría de gobiernos nacionales continúan intentando evadirse, a nivel urbano estos temas son de actualidad, porque es en este nivel donde se toman muchas de las decisiones importantes sobre el uso de la tierra, la calidad del aire, o el almacenamiento de los residuos (Gilbert, 1991a; 1991b).

La preocupación por la viabilidad de los sistemas urbanos aparentemente ha evolucionado de forma independiente del movimiento arquitectónico postmodernista, a pesar de que ambos fenómenos tienen raíces comunes. Lo interesante desde la perspectiva del planificador es que el rechazo del modernismo es a la vez un rechazo estético

y pragmático. Un blanco de las críticas contra el modernismo eran la disfuncionalidad y fealdad del bloque de pisos. Pero lo que por fin condenó este tipo de construcciones no fue tanto la revulsión estética, como el hecho que se convirtiera en una insatisfactoria «máquina para vivir», especialmente para los pobres. Así, la demolición del bloque de pisos fue considerada el nacimiento simbólico de la era postmodernista en 1972 (Jencks, citado por Harvey, 1989, p. 39).

El arquitecto Leon Krier se asocia normalmente con el movimiento postmodernista, aunque él prefiere que se le conozca como un «nuevo modernista», aunque comprometido con la tolerancia mutua de las tradiciones modernista, clásica y local. Es interesante notar que Krier apoya el uso de materiales locales, la mejora de accesos peatonales a los lugares de trabajo y servicios, y la disminución de la influencia del automóvil en la ciudad. Ha calificado las zonas de uso de tierra monofuncional (por ejemplo, las zonas residenciales en los suburbios) como antiecológicas. Además, cree que este

¹ Traducido de *Society and Space (Environment and Planning D)*, vol. 11 (4), 1993, pp. 375-378. Pion Ltd., Londres. «Modernismo» en este artículo significa la arquitectura y urbanismo del estilo internacional de bloques de apartamentos y oficinas, zonificación segregadora de actividades, autopistas urbanas; todo lo contrario a la acepción de «modernismo» en la historia de la arquitectura catalana anterior a este estilo internacional, cuando «modernismo» fue sinónimo de Art Nouveau, la arquitectura de Domènech i

i Muntaner y de Antoni Gaudí (Nota del E.).

² Se espera que la temperatura se incremente a causa de la producción de los gases que provocan el efecto invernadero (especialmente el dióxido de carbono, el metano, el óxido nítrico y los CFCs) en 0,3° C por década en el próximo siglo, según el Panel Intergubernamental de Cambio Climático. Se espera que este aumento en la temperatura haga aumentar el nivel del mar de 2 a 4 cm. por década, sólo por la expansión oceánica térmica (Houghton et al., 1992, p. 17).

fracaso se basa fundamentalmente en la naturaleza del modernismo:

«Si defendemos el Modernismo en el nivel pragmático y aceptamos una ideología consumista como una condición fundamental del Modernismo, entonces también debemos ser conscientes de que esta ideología es extremadamente destructiva de la naturaleza, *es fundamentalmente antiecológica* y no puede ser la base de la arquitectura durante mucho tiempo» (el subrayado es mío, *Architectural Design Profile*, 1990, p. 49).

Como he dicho antes, un símbolo del rechazo del modernismo fue la destrucción (oficial) de los bloques de pisos. Sin embargo éstos proporcionaban cierta densidad de alojamientos. ¿Qué otra cosa hay para escoger entre los bloques y las zonas residenciales interminables de los suburbios?

Un intento reciente de escapar de la trampa del bloque de pisos, manteniendo altas densidades, es la extensión Poundbury, diseñada por Krier para la ciudad inglesa de Dorchester (Krier, 1989). La planificación de Poundbury es policéntrica — «una ciudad de autosuficiencia» donde «la gente puede dejar sus coches, porque vive y tiene las diversiones a diez minutos de su casa andando» (Schoon y Glancey, 1991). Por muchas razones diferentes la propuesta ha levantado gran número de críticas, especialmente porque el concepto de «gente que puede dejar sus coches» tiene profundas implicaciones en la sociedad occidental y en los países industrializados recientemente que tratan de imitarla. La propuesta de Poundbury es una respuesta al fracaso percibido de la arquitectura modernista. Apoya el uso de materiales locales y estilos tradicionales en la construcción. Esto, junto al énfasis en el acceso peatonal y una distancia mínima entre el lugar de trabajo y la vivienda, es una continuación de otros estilos de planificación, desde el pre-automovilístico de Ebenezer Howard en la Ciudad Jardín, a la investigación actual de una «ciudad ecológica» sustentable. Así, aun antes de la *nueva* crisis ecológica ambiental traída por el cambio atmosférico global, hubo muchas razones convergentes para cuestionar sistemas urbanos

dependientes del coche y basados en los combustibles fósiles.

Podemos ver la emergencia de una nueva función dual para el planificador, en este momento de cambio ambiental. En primer lugar tiene que adaptar el sistema de asentamiento a los cambios ambientales que se espera que se produzcan. En segundo lugar el planificador tiene que modificar el sistema de asentamiento para que puedan darse impactos beneficiosos en el cambio climático. Por ejemplo, el planificador de una ciudad costera tiene que considerar el refuerzo de los rompeolas, la adecuación del sistema de conductos para el suministro de aguas y el tratamiento de aguas residuales, como medidas puramente de reacción a la subida del nivel del mar. Al mismo tiempo tiene que reexaminar las contribuciones de la ciudad a la reducción de dióxido de carbono, que seguramente necesitarán un aumento del transporte público, en detrimento del privado, siempre que sea posible, y modelos de utilización del suelo que contribuyan a esto. El sistema de transporte y de uso de la tierra es el punto de incidencia más evidente para el planificador porque la contribución del sector del transporte al dióxido de carbono es la que está creciendo más rápidamente. El aire acondicionado (instalado en el 90% de los coches de EEUU) usa CFCs (clorofluorocarbonados), el mayor reductor del ozono estratosférico. En algunas ciudades, el 80% de los conductores que se desplazan diariamente a trabajar viajan solos.

Incluso sin los problemas atmosféricos globales, es justo calificar el automóvil como un desastre total por lo que respecta al tráfico de masas. A pesar de sus beneficios aparentes para los usuarios individuales, impone unos costos enormes a la sociedad económicamente, en el ambiente físico y en la salud humana. El problema puede atribuirse en parte a la forma suburbana residencial de expansión urbana, con una densidad demasiado baja para soportar un sistema de transporte público eficiente capaz de satisfacer las necesidades de los usuarios. Este efecto recíproco produce la continua construcción de nuevas carreteras, congestión del tráfico, y nuevas zonas residenciales para escapar de la ciudad. La planificación del transporte en todo el periodo de la postgue-

rra se puede describir como un intento de evitar ese *feedback* — algo imposible.

Como alternativa, los planificadores pueden intentar reducir las aparentes ventajas de los automóviles privados en comparación con otros modelos introduciendo medidas como el peaje en las carreteras, impuestos contra la congestión, e impuestos sobre los combustibles fósiles, para reflejar los costos del cambio ambiental. Sin embargo, éste es un enfoque paliativo porque muchas de estas medidas simplemente desplazan el problema de un lugar a otro. Una segunda alternativa es prohibir el automóvil privado progresivamente, empezando por el centro de la ciudad y siguiendo hacia las afueras, mientras se dan alternativas viables para los desplazamientos por motivos de trabajo, de compras, y otros asuntos. Estas medidas pueden incluir el transporte público, el uso de bicicletas, el ir andando, —formas de transporte que pueden hacer las ciudades más habitables, que reducen la contribución del transporte al calentamiento global y a la destrucción del ozono estratosférico, y que simultáneamente mejoran la calidad local del aire.

Proponer, incluso hace cinco años, que el automóvil privado en las ciudades debe eliminarse progresivamente, nunca hubiera sido tomado en serio a nivel político. Sin embargo, son tales los cambios que se han dado en el orden del día ambiental, que esta posibilidad está ahora en discusión. Un político de Toronto escribió recientemente:

«La forma residencial suburbana de desarrollo urbano no tiene futuro. Simplemente no es viable ni en términos económicos ni ambientales. *(Debemos) completar (las zonas suburbanas residenciales)* con una serie completa de comercios e instalaciones sociales, de salud y de diversión para hacerlas viables para el transporte público» (el subrayado es mío, Martin, 1991, p. 178).»

Junto a otras políticas como la reducción de emisiones por las industrias, el diseño de edificios energéticamente eficientes, el cambio de combustible, la plantación de árboles, los planificadores pueden seguir el consejo de Martin y empezar a diseñar ciu-

dades sin coches, con zonas suburbanas residenciales más «completas», y transporte público adecuado (Ciudad de Toronto, 1991). De esta forma podemos rehabilitar las viejas ciudades del Norte y ofrecer alternativas viables para el rápido crecimiento de las ciudades del Sur.

La presión para el cambio urbano también viene del movimiento postmodernista. Sin embargo, sería ingenuo sugerir que el postmodernismo y la nueva crisis ambiental pronto se unirán para colocar los aspectos físicos y sociales en el primer plano de la planificación. Hay oposición a todos los niveles — desde el gobierno nacional que no quiere arriesgarse a perder puestos de trabajo, al promotor que quiere un rápido rendimiento de las inversiones, o los individuos que piensan que tienen el derecho de usar su coche donde quieran. Sin embargo es interesante ver que el gran bloque de pisos — como vivienda para los pobres— ha fracasado, y que, al mismo tiempo, los planificadores del transporte han reconocido la futilidad de alimentar el círculo vicioso del acceso motorizado, congestión, más carreteras, más automóviles,... (Goodwin, 1992). Para ambos fracasos la solución pasa por asentamientos de densidad media donde la gente pueda ir andando, en bicicleta o en transporte público. Si la gente va a dejar sus coches, tiene que saber que su salud física no está amenazada en la estación o en la parada del autobús, y que el autobús o el tren pueden aparecer sin esperar mucho. Claramente esto es improbable con altas tensiones sociales y la falta de empleo en los centros de las ciudades, y bajas densidades en las zonas suburbanas residenciales.

¿Dónde tenemos que empezar a buscar la solución? Necesitamos un enfoque más amplio basado en la educación de los planificadores que requiera que ellos respondan a los problemas ambientales, en todas las escalas espaciales. También necesitamos bases nuevas para la elaboración de propuestas — que no oculten problemas como la contaminación o la marginación social bajo la alfombra de las «externalidades», ni usen el factor de descuento para cerrar nuestros ojos al futuro de nuestros hijos e hijas. Este enfoque más amplio de evaluación económica está surgiendo. Herman Daly, citando a Aristó-

teles, lo llama «oikonomia», en oposición al concepto de «crematística» relacionado con «la manipulación de la propiedad y la riqueza para maximizar el valor de cambio monetario a corto plazo para el propietario» (Daly y Cobb, 1989, p. 138).

«Oikonomia, en contraste, es la administración de la casa para incrementar *el valor de uso* para todos los miembros de la familia a largo plazo. Si ampliamos el significado de «casa» e incluimos la comunidad de la tierra, de valores, recursos, biomasa, instituciones, lenguaje e historia compartidos, tenemos una buena definición de la 'economía de la comunidad'» (la cursiva es mía, Daly y Cobb, 1989, p. 138).

Este enfoque más amplio converge con lo que Leon Krier llama la pluralidad, la tolerancia, y la evolución de una nueva arquitectura vernácula que refleja la diversidad del lugar y las necesidades de las diferentes comunidades. Esta es la antítesis del universalismo implícito en el movimiento moderno y en el estilo internacional que ha dominado la arquitectura en los países industrializados durante la mayor parte de este siglo. Si surge una escuela de planificación que proporciona la infraestructura para edificios ecológicamente sensatos, tendrá que enfrentarse directamente con el malestar social de nuestras ciudades y con la creciente crisis ambiental.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Architectural Design Profile, 1990, *Architectural Design Profile 86: The New Modern Aesthetic*, Academy Editions, Londres, St Martin's Press, Nueva York.

City of Toronto, 1991, *The Changing Atmosphere: Strategies for Reducing CO₂ Emissions, Volume 1, Policy Overview, Volume 2, Technical Volume*, report 2, Special Advisory Committee on the Environment, Ciudad de Toronto, copia disponible en el City Clerks Department, City Hall, 100 Queen Street West, Toronto, Ontario, Canada, M5H 2N2.

DALY, H.E., Cobb J.B., 1989, *For the Common Good: Redirecting the Economy Towards the Community, the Environment and a Sustainable Future*, Green Print, Londres.

FIROR, J., 1990, *The Changing Atmosphere: A Global Challenge*, Yale U.P., New Haven CT.

GILBERT, R., 1991a, «Activities related to the prevention of climate change in some major urban areas of North America», WP-3, Canadian Urban Institute, Toronto.

— 1991b, «Cities and Global Warming», en *Cities and Global Change*, Ed. J. McCulloch, Climate Institute, Washington, DC, pp. 182-191.

GOODWIN, O., 1992, «Transport and CO₂ reduction», presentado en el Environmental Change Unit Seminar, University of Oxford, 3 Febrero; copia disponible en la Transport Studies Unit, University of Oxford, 11 Bevington Road, Oxford OX2 6NB.

HARVEY, D.W., 1989, *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*, Basil Blackwell, Oxford.

HOUGHTON, J.T., Callander, B.A., Varney, S.K., 1992, *Climate Change 1992: The Supplementary Report to the IPCC Scientific Assessment*, Cambridge U.P., Cambridge.

KRIER, L., 1989, «Master plan for Poundbury development in Dorchester», en *Architectural Design Profile*, 79, Academy Editions, Londres, St Martin's Press, Nueva York, pp 46-56.

MARTIN D., 1991, «The suburban dilemma: regional transit issues and the global environmental crisis», en *Cities and Global Change*, Ed. J. McCulloch, Climate Institute, Washington, DC, pp 174-180.

SCHOON N., GLANCEY J., 1991, «Prince shapes his vision for urban living», *The Independent*, 14 October, p. 7.