

Moshe Safdie, *The City After the Automobile (An Architect's Vision)*, Toronto, Stoddart Publishing, 1998, 187 pp.

ARQUITECTURA FICCIÓN O EN BUSCA DE NUEVO CARDO

Moshe Safdie (Haifa, 1938) era un estudiante de arquitectura de la McGill University cuando en 1959, pocos años después de que se trasladara a Canadá desde su natal Israel, emprendió junto con otros compañeros un viaje de estudios por las metrópolis canadienses y estadounidenses más importantes, aquellas que imponían sus modelos de urbanización al resto de las ciudades del mundo. El joven arquitecto pudo comprobar entonces que muchas personas habían abandonado los centros históricos para instalarse en los suburbios. El proceso, que parecía irreversible, evidenciaba una paradoja: por una parte existía el sueño colectivo de dispersarse hacia las afueras de la ciudad y poseer una casa confortable y un jardín; por otra, se hacía sentir de modo palpable la nostalgia por los viejos núcleos citadinos, paulatinamente despoblados pero evocadores de los encantos de una época en que personas de diversas clases sociales y ocupaciones se mezclaban y encontraban trayendo a la mente la imagen de la ciudad originaria: aquella dotada de vida, cohesión y sentido. El deseo de resolver esta contradicción marcaría las obras de Safdie, tanto las de orden teórico o especulativo, desarrolladas en al menos siete libros, como las estrictamente arquitectónicas, entre las que cabe destacar el emblemático monumento de Montreal, "Hábitat 67", un asombroso montaje de casas que en lugar de extenderse en línea horizontal se levantan sobre sí mismas a manera de jardines colgantes, edificio que al sintetizar elementos urbanos y vistas naturales propone resolver el conflicto entre las necesidades comunitarias y el ideal de vivir rodeado de un entorno agradable. Este proyecto representaría para Safdie un rotundo éxito ante sus colegas pero también le haría comprender que el problema del progresivo deterioro del asentamiento fundacional de una ciudad no es exclusivamente una cuestión de diseño sino un fenómeno en el que intervienen complejos factores económicos, sociales y tecnológicos. Entre estos últimos, con un grado de repercusión todavía hoy minusvalorado, el automóvil.

Éste es el presupuesto esencial de su ensayo: el automóvil ha roto todas las fronteras, para mal. Es obvio que cada cambio en las ciudades paradigmáticas (léase, en primerísimo lugar, ciudades de Estados Unidos y Canadá) está ligado a una evolución en los materiales de construcción y en la tecnología aplicada. Sin el acero Bessemer o el elevador Otis difícilmente podrían explicarse los rascacielos. Pero la nueva fisonomía de una urbe responde, sobre todo, a una total revolución en los medios de transporte. Esto significa que las enfermedades que actualmente asolan los centros primitivos, la pobreza, la delincuencia, la insalubridad o los deficientes mecanismos públicos de locomoción, no se deben solamente a la inepticia de los gobernantes sino también, quizá en mayor medida, a una equi-

vocada concepción urbanística por parte de los inversores privados, preocupados ante todo por conseguir que los edificios, las distancias que hay entre ellos y sus vías de acceso y salida satisfagan las exigencias del automóvil, cuyo uso y demanda ha devastado la fábrica original de las ciudades. Incluso algunas de ellas, por ejemplo Dallas, Los Ángeles o Houston, constituyen perturbadores prototipos de localidades post-automóvil que han alcanzado su etapa de progreso después del invento de Ford y en las que una casi absoluta cancelación de vías peatonales hace pensar si no serán los hombres, en definitiva, los apéndices de las máquinas.

El automóvil, por tanto, atenta directamente contra la “ciudad jerárquica”, esto es, contra aquella que tradicionalmente ha vertebrado sus edificios y espacios públicos, sus calles, plazas y centros comerciales a partir de un núcleo radial que genera un claro sentido de armonía, de vitalidad e intercambio. Y esta agresión, lejos de ser gratuita, es resultado de la herencia de una serie de visiones urbanísticas que hemos ido asimilando más o menos equivocadamente. La suplantación de los bulevares por las autopistas, la apuesta por la dispersión y el aislamiento, los *malls* como verdaderas fortalezas donde sus gestores garantizan privadamente a los clientes adecuados —que, por cierto, llegan en coche— la seguridad de los espacios públicos suprimidos, la uniformidad insípida de los rascacielos y su exasperante despersonalización que, según Safdie, deprime a quienes trabajan o viven en ellos, no podrían entenderse sin un rastreo de lo que hemos querido que sea la ciudad a partir de las postrimerías del siglo XIX.

A la explosión demográfica sin parangón que genera la era industrial en los focos urbanos suceden, en las primeras décadas del XX, propuestas europeas y norteamericanas como las de Harvey Wiley Corbett, Le Corbusier o Frank Lloyd Wright. Éstas configuran la noción de una arquitectura visionaria y modernista en la que grandes torres siembran el paisaje rural de una ciudad abierta. Los tiempos de la reconstrucción de posguerra y los 60 son testigos de la materialización de dichas ideas y, con ellas —a pesar de algunos aciertos notables como las creaciones de Mies van der Rohe—, del vacío de metros y metros cuadrados de asfalto empleado en estacionamientos, calzadas y zonas inidentificables mientras el éxodo hacia los suburbios aumenta. En los 70 aparece cierto disenso entre los constructores, que se institucionaliza en la academia, y cobra fuerza la consigna de que la expresión individual del arquitecto en el diseño de los edificios es más importante que la percepción de la ciudad como un todo o de la arquitectura como arte colectivo. Los 80 y los 90, salvo algunos intentos aislados por resucitar los buenos tiempos del urbanismo, se caracterizan por la absoluta carencia de planeación y por una actividad privada regida, en términos generales, por la mega-escala, la ley del mercado y la falta de gusto. Pero la creencia de que la ciudad moderna, con su sofisticada red de caminos, su pasmoso volumen vehicular y sus almenas babilónicas acabaría con las limitaciones de la rancia urbe compacta, no ha logrado sino desvirtuar el propósito de la urbanidad misma: facilitar la comunicación entre las personas. En suma: toda infraestructura se ha visto superada por la voracidad del automóvil. Si a esto se añade la posibilidad no tan remota de una “ciudad cibernética” enraizada en ningún punto específico del planeta pero que permite a sus colonos trabajar y comprar por la red electrónica sin tener contacto material con nadie, ¿qué ciudad nos espera en el porvenir?

Safdie responde a este negro interrogante con una nueva, esperanzada utopía. Si trasladamos nuestras aspiraciones de movimiento hacia la movilidad misma, conseguiremos despersonalizar el uso del carro y conferirle un carácter... ¡público! De esta manera, un

“automóvil utilitario” eléctrico nos estaría esperando en cada esquina. Al llegar a nuestro destino, simplemente lo dejaríamos estacionado. Al regreso, abordaríamos cualquier otro *Utility-Car* anónimo, de cuyo mantenimiento, servicio y almacenaje en depósitos convenientes se ocuparían tanto las autoridades gubernamentales como los empresarios. Esto reduciría considerablemente el espacio descomunal que actualmente ocupan las playas y estructuras de estacionamiento y haría posible el siguiente paso: la construcción de Nuevo Cardo, ciudad del futuro inspirada en la forma de dicha planta, con un núcleo perfectamente definido y ramificaciones imitando sus tallos y hojas. Al aprovechar las ventajas del sitio en el cual se levantaría, el hombre y la naturaleza se darían la mano para crear un nuevo hábitat urbano donde habría lugar para los rascacielos y las pequeñas edificaciones, para la vegetación y los suburbios incardinados a lo largo de caminos en los que los transeúntes podrían pasear o viajarían en trenes rápidos. Y lo mejor de todo, habría nuevamente un centro plural, vivo, con grandes techos de cristal abovedados y plegables según el clima, con tiendas de fachadas intercambiables para darle un toque pintoresco al entorno, y sus plazas y calles no serían sino extensiones naturales de la médula palpitante. En resumidas cuentas se recuperaría, conformándola a nuestras capacidades tecnológicas, la villa originaria.

Si se tiene en cuenta la dramática distancia que existe entre las preocupaciones de Safdie y la realidad de las megalópolis “en vías de desarrollo” latinoamericanas, su propuesta difícilmente impida el esbozo de una sonrisa indulgente. En cualquier caso, hay que reconocer que el escenario futurista que imagina se inscribe en la mejor tradición del género inventado por otros arquitectos de sociedades imposibles: H. G. Wells, Ray Bradbury, Karel Capek, Philip Dick y un largo etcétera.

Adrián CUIEL RIVERA
UACSHUM, CH, UNAM