

## LOS LÍMITES DEL MITO MODERNO

Fernando Diez

*Como ninguna otra disciplina, la arquitectura contribuyó a crear el mito moderno de la máquina todo poderosa y la naturaleza infinita, que hoy encuentra su límite en el cambio climático que afecta al planeta entero<sup>1</sup>.*

El triunfo de la ecología es probablemente el último progreso ético del siglo XX, y a la vez la comprobación de que el crecimiento que alimentó la sociedad industrial encuentra un límite, que el crecimiento indefinido es posible, pero no indefectible. El siglo de la técnica, del exterminio racial y del terror atómico, avanza en sus postrimerías hacia un mundo con una nueva conciencia de sí mismo. A un mundo donde los protocolos de intercambio se estandarizan hasta el punto donde son posibles las mediciones planetarias, y por lo tanto, las comprobaciones de causas y efectos entre las conductas sociales o las políticas gubernamentales por un lado, y las condiciones climáticas, los stocks de alimentos o peces por el otro.

La comprobación del calentamiento global, anticipado hace ya 10 años, revela no sólo la importancia de una conciencia ecológica, también que se ha agotado la capacidad de dilución del planeta. Los efluentes de una civilización industrial son ya demasiado abundantes para ser absorbidos y neutralizados por el simple factor de dilución, como había sucedido en los siglos precedentes, cuando los mares y los vientos parecían infinitos, siempre capaces de disolver los subproductos dañosos de la actividad humana.

El calentamiento global remarca el desborde atmosférico producido por las emisiones de la civilización industrial y revela a la vez que el origen de las emisiones depende tanto de las políticas gubernamentales como de los usos y las costumbres del hombre medio o, en términos más propios de la civilización industrial, en las conductas y creencias del consumidor medio.

La ecología se convierte rápidamente en un factor de política electoral, y previsiblemente, también en inspiración de una nueva demagogia dispuesta a alimentar los más distorsionados *misunderstandings*.

La arquitectura, como disciplina, realizó una parábola elocuente a lo largo del siglo XX. Una marcha ascendente y triunfante en la primera mitad del siglo, y una caída en el fracaso, el desprestigio y un evidente repliegue disciplinario en la segunda mitad del siglo.

En la primera mitad del siglo experimentó un éxito en la producción, con la construcción de grandes piezas del urbanismo y la arquitectura, siguiendo la línea de una tradición que se racionaliza e industrializa



rápidamente a fines del siglo XIX. Pero durante el mismo período emerge como un conocimiento universalista y dominante con el triunfo del Movimiento Moderno, en un triunfo ideológico que la posicionó delante de casi todas las demás disciplinas, liderando una visión sobre el futuro que integraba los conocimientos de las demás disciplinas en un único sueño de progreso. Ninguna como ella pudo trazar un plano del futuro, un paradigma de vida y de conducta, una utopía construida capaz de reformar a la sociedad misma.

Pero en la segunda mitad del siglo, paradójicamente, ese mismo triunfo ideológico la condujo al gran fracaso que hoy lamentan Vittorio Gregotti (*Summa+29*, p. 86) u Oriol Bohigas (*Summa+17*, p. 62), al fracaso en la construcción de una ciudad, no mejor, sino al menos tan buena como la que había producido la disciplina en la primera mitad del siglo. Y al mismo tiempo, ese fracaso en la producción durante la segunda mitad del siglo, constituye la principal razón de su actual desprestigio ideológico, de la falta de un protagonismo de la disciplina en las construcciones y en las decisiones sobre el medio ambiente: lo que generalizadamente se ha aceptado como una crisis de la disciplina.

La arquitectura ha cedido considerable terreno en las decisiones sobre la construcción del ambiente, principalmente a la economía. En la escala de la arquitectura, cuando los edificios resultan mucho más la consecuencia de los departamentos de *marketing*, publicidad y comunicación, como en la escala urbana y territorial, donde el urbanismo público ha cedido a los grandes desarrollos inmobiliarios, capaces de controlar todas las variables urbanísticas (como los *shopping centers*, los barrios cerrados, los *resorts* turísticos o los parques temáticos). El programa, el emplazamiento, la comunicación, todo ha caído en manos de otras disciplinas, como gran parte de las decisiones sobre la construcción han sido voluntariamente delegadas a la ingeniería, escindidas del pensamiento del proyecto.

Se hace evidente el retroceso disciplinario a manos de las disciplinas de la economía y sus múltiples manifestaciones comunicativas (publicidad) y prospectivas (encuestas, mediciones, *product test*) que han ocupado un vasto terreno disciplinario en cuanto a la especificación, las decisiones y el diseño del medio ambiente o sus componentes elementales. Pero la economía solamente se ocupa de medir las preferencias del consumidor y asegurar que éste sea satisfecho, y la mayoría de esas preferencias obedecen a creencias profundas, a conductas alimentadas por el mito moderno, que en gran parte la arquitectura había ayudado a edificar en la primera mitad del siglo.

La arquitectura fue una protagonista esencial de la construcción del mito, su motor ideológico y la usina de imágenes y símbolos que lo hicieron popular. Así la casa suburbana y la ciudad jardín son el correlato de la torre de cristal edificada sobre los jardines públicos. La *ville radieuse*, tanto como la *garden city*, aparecen como la restitución de la "naturaleza" a la residencia humana, como los instrumentos de una restauración del



Rem Koolhaas/Elia Zenghelis: *EXODUS "Os prisioneiros voluntários"*, fotomontagem, 1972.

DETHIER, Jean e GUIHEUX, Alain (coord.). *Visions Urbaines. Europa 1870-1993. La Ciutat de l'artista. La ciutat de l'arquitecte. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1994, p. 436.*

2000/2

“verde” hecha posible por la mediación de la máquina: el automóvil sería capaz de transportarnos al lejano suburbio, la televisión capaz de llevar información a la casa aislada, la aspiradora, la “procesadora” de alimentos y el *freezer*, capaces de otorgar al hogar una nueva autonomía de los servicios urbanos.

Pero se trata inevitablemente de una visión fantasiosa de la naturaleza, idealizada y dulcificada, caprichosamente reinventada a medida de un paraíso imaginario donde la máquina (*transatlántico, unité d’habitation* o automóvil) “navega” en una naturaleza incontaminable e inmóvil, como un paisaje congelado en función de la “vista”. En esta visión, la naturaleza es esencialmente paisaje.

El automóvil será el complemento indispensable del sueño de “comunidad con la naturaleza” materializado en el suburbio americano, los centros de trabajo de altas torres de cristal o en la monumental Brasilia. Y también en los inevitables subproductos de estas instalaciones: las autopistas elevadas, el *strip* suburbano jalonado por repetitivas instalaciones genéricas (la gasolinera, el *fast-food*, el *drugstore*, el *video-rent*) y sus omnipresentes anuncios estandarizados para todas las latitudes del consumo, y al mismo tiempo privados de toda capacidad identificatoria del sitio o las particularidades locales.

Toda una serie de percepciones distorsionadas sobre lo natural y nuestra relación con el medio ambiente serán aceptadas como verdades axiomáticas, arraigadas en el inconsciente profundo que forma el mito moderno. Tempranamente se identifica el color verde con la idea misma de naturaleza, cuando las más vastas extensiones no modificados por el hombre siempre estuvieron dominadas por los marrones de las tierras, el blanco de la nieve o el azulino del agua. Este naturalismo comprende a la naturaleza purgada de su terribilidad, en una versión benévola, en una dimensión de placer que proscribía los factores molestos, anulándolos automáticamente de la percepción de “lo natural”, prontamente convertido en sinónimo de “saludable”, “benéfico”, “irreprobable” (a pesar de las evidencias que proveen terremotos, tornados o inundaciones). Una naturaleza dulcificada y envasada, adaptada al criterio del “confort”. Se construye así una noción de naturaleza profundamente contradictoria, pues define lo natural como lo ajeno a la acción del hombre pero que a la vez es completamente homocéntrica. Un naturalismo romántico que se integra a la noción que adjudica a la máquina la capacidad de redimir a la sociedad de sus penurias milenarias, pues la sociedad industrial mide maravillada su asombrosa productividad, pero no el residuo que produce al mismo tiempo. Sistemáticamente las imágenes del mito moderno nos acercan a una naturaleza homogeneizada, una versión artificiosa en permanente dependencia de la máquina. La metáfora de lo homogéneo es aquella del control sobre los elementos, sobre una naturaleza a la que se sojuzga a una uniformidad que no tiene.

El manto uniforme de pasto verde se ha convertido en una de las imágenes más poderosas de la estética moderna, en el complemento de la

paleta de colores de una arquitectura más amante de la uniformidad artificial que de la textura y variedad propia de lo natural. En los extensos parques de las fábricas y los complejos de oficinas suburbanos, en los jardines de los bloques residenciales, en la vivienda unifamiliar del suburbio, en los *parkways* y autopistas, el césped se ha convertido en imagen de naturaleza y en complemento estético de las superficies reguladas de los edificios de vidrio o aluminio. Curiosamente, pues el *lawn* es una construcción completamente artificial, las más de las veces inapto para el clima, el monocultivo que agota los mismos nutrientes del suelo, lo opuesto del concepto de biodiversidad en el que especies complementarias mantienen un balanceado equilibrio. Todo el proceso de su mantenimiento, obsesionado con el principio estético que le exige una homogeneidad perfecta obliga a un derroche sistemático: derroche de agua para el riego, derroche de fertilizantes y herbicidas, y finalmente el derroche más cruel, que el nutritivo alimento que el *lawn* produce a marcha forzada, será sistemáticamente extraído y desperdiciado, o peor aún, quemado y sus gases liberados a la atmósfera.

Máquina y naturaleza conformarían una deidad bicéfala, como los extremos complementarios de un progresismo reduccionista. Actualmente esta contradicción se manifiesta elocuentemente en el 4x4. Convertido en símbolo, el vehículo todoterreno está equipado con el más alto confort, capaz de proveer el aire acondicionado, suspensión y prestaciones para “participar” de la naturaleza desde su interior con clima artificial. A pesar de su imagen asociada a “lo natural”, o precisamente por eso, el todoterreno es ya el vehículo urbano por excelencia en ciudades como Los Ángeles. Su mayor peso, menor aerodinamia y más poderosos motores lo convierten en una fuente extra de gases de combustión. Los rasgos racionales de los viejos todoterreno se perdieron durante el proceso de su entronización simbólica (como el techo doble de los viejos Land Rover) privilegiándose una visibilidad que aumenta la ganancia calórica y exige equipos aún más poderosos de climatización. (La mayor parte del frío que produce el aire acondicionado de un automóvil se gasta en compensar la ganancia extrema de las grandes superficies vidriadas).

La paradoja del 4x4 es elocuente, una reciente encuesta encontró que en EEUU, en un 98% del tiempo son utilizados en áreas urbanas perfectamente pavimentadas, y sólo un 50% de ellos transitó alguna vez un terreno escarpado. Pero su protagonismo es esencial por su capacidad simbólica de trasladarnos a la naturaleza, o más frecuentemente a la residencia suburbana, rodeada de “verde”. El deseo de vivir en la naturaleza se traduce en un ideal inalcanzable, pues a medida que los habitantes se desplazan a los suburbios, arrastran la ciudad con ellos, a un territorio anodino, sin la belleza del campo, ni la de la ciudad<sup>2</sup>.

El sueño imposible de vivir en el campo y trabajar en la ciudad toma forma en este suburbio americano. Una ciudad que se niega sí misma ese nombre, constituida de casas aisladas, demasiado dispersas para ser

2000/2

atendidas por un transporte público.

El suburbio americano será el de la casa rodeada de césped (no pisar), piscina y tres garajes (un auto para cada miembro de la familia). Pero el día típico del habitante de este hogar transcurrirá fuera de él, a bordo de su automóvil, haciendo el *commuting*, viajando al trabajo (dos a tres horas diarias para el norteamericano promedio) desde el *chalet* romántico a las torres tecnológicas de vidrio.

Pero la verdadera naturaleza no es un dios benévolo y pródigo, sino la ecuación inevitable de los procesos químicos, los movimientos geológicos o las mutaciones virales.

El sueño del "clima artificial" que alimentara Le Corbusier en el Pabellón Suizo, se convirtió en la pesadilla climática del calentamiento global. Trasladada a la producción masiva de la ciudad, los preceptos del modernismo construyeron edificios climáticamente ineficientes, y la utilización de aire acondicionado a discreción, fue el camuflaje de su pretendida racionalidad. El recurso estético de la "integración" con "el exterior" o "la naturaleza" (léase el paisaje) alimentó la construcción de superficies vidriadas cada vez mayores y cada vez más difíciles de ser abiertas. La "piel" vidriada y la obsesión por eliminar los "obstáculos" a la "integración" del interior (artificio) con el exterior (naturaleza) culmina en el ridículo desde el punto de vista climático. La casa de vidrio (Johnson, Mies) es un tema recurrente y paradigmático que pasó de la arquitectura de investigación a la arquitectura de producción masiva sin mayores ajustes, mutando a un programa de oficinas y plantas más vastas. El espacio continuo deviene en la planta libre, que termina superponiéndose libremente para constituir la oficina suburbana o el rascacielos de vidrio. Las ciclópeas cantidades de refrigeración necesarias para alimentar el ideal estético de la "naturaleza desde el confort" constituyen una de las causas eficientes del efecto invernadero que está recalentando el planeta, pues aportaron tanto los clorofluocarbonados que atacan el ozono, como el dióxido de carbono producido por la enorme cantidad de combustibles fósiles quemados. Pero la parte mayor de este aporte nocivo proviene del uso irracional del automóvil para trasladar a una población excesivamente dispersa en la ciudad funcionalmente especializada, que aceleradamente construimos a pesar de su costo irracional.

La economía, que ha quedado al mando de las decisiones urbanísticas, se muestra incapaz de medir esta irracionalidad, pues sólo se ocupa de medir y alimentar ciegamente los deseos de un consumidor cuyas creencias están todavía propulsadas por los mitos modernos.

El triunfo de la ecología como disciplina es incipiente, pero apresuradamente el mercado ha incorporado ese prestigio a una nueva generación de percepciones distorsionadas de "lo ecológico". En este sentido el triunfo de la ecología es más propagandístico que disciplinario, y ha generado verdadera comprensión sobre las problemáticas ecológicas tanto como nuevas supersticiones ambientales.

Aunque la economía viene demostrando una ineficacia estructural

en sus mediciones, la ecología sigue subordinada a ella, no pudiendo arrebatárle más que algunas pocas decisiones sobre el medio ambiente. La economía no puede corregir las distorsiones de sus apreciaciones pues todo lo que sea actividad económica es positivo para ella, pero esencialmente porque existe una divergencia estructural entre las mediciones de los costos y los beneficios.

Mientras que los perjuicios de estos procesos son difusos (contaminación del aire, calentamiento global) y mediatos, los beneficios de las conductas que los causan son concretos e inmediatos. Aunque el 80% de la contaminación del aire en las grandes ciudades obedece al los gases emitidos por los automóviles, con dejar de utilizar mi auto no lograré reducir en nada el nivel de contaminación, sólo obtendré la incomodidad de viajar en transportes públicos inadecuados. Mientras el beneficio de utilizar mi auto es inmediato y concreto, el perjuicio que produce es mediatos y difuso. En este sentido, el liderazgo de la economía nos conduce, por el camino de la activación económica, al abismo de la catástrofe ambiental, pero la hoja de ruta de ese camino está trazado sobre el mito moderno que pervive en nuestras creencias y actitudes y en una nueva generación de supersticiones ecológicas.

El grado de civilización de una sociedad puede medirse por su capacidad de proyectarse sobre el futuro, de superar lo inmediato para prever lo mediatos, de asegurar los medios para la subsistencia futura. Como explica Ramón Folch (*Summa+* 11, p. 58), si el mundo "subdesarrollado" se desarrollara en los términos del "desarrollado", esto equivaldría a multiplicar a un punto insostenible el consumo de energía del planeta. Lo que llamamos desarrollo sustentable supone, a más de mejores y nuevas tecnologías, también la construcción de un paradigma estético y de vida, de una visión sobre nuestro futuro, de la que la arquitectura permanece ajena e indiferente por ahora.

### Fernando Diez

Professor da Universidade de Belgrano e da Universidade de Buenos Aires, atua com Secretário de Redação da Revista *Summa* desde 1994. Autor de diversos artigos e ensaios em temas de projeto e comunicação, é autor do livro *Buenos Aires, constantes urbanas*.

### NOTAS

1. Véase DIEZ, Fernando. Huyendo hacia el Suburbio. *Summa+*, Buenos Aires, n.10, 1994 y CORONA MARTÍNEZ, Alfonso. La ciudad sin espacio. *Summa+*, Buenos Aires, n.12, 1995.
2. En la revista "Nature", abril 1998, Michael Mann informa que los tres años más calurosos del siglo XX estuvieron en la década del 90, y que este fue también el período más caluroso de los últimos 600 años.

Artículo publicado por primera vez en *Summa+*, Buenos Aires, n.31, 1997.