

especificar el criterio de autenticidad adoptado para la nominación de los Sitios de Interés Mundial».

En Consecuencia se propone una autenticidad basada en el proceso de evolución, que admite la diversidad y la evolución de la trama de la vida, evitando las exageraciones y especulaciones, o simplemente la mala calidad de la producción arquitectónica, insensible a los patrones históricos originales.

Este destaque de la importancia de la ciudad del Siglo XIX es una buena noticia en el panorama internacional de la conservación del patrimonio. El énfasis puesto en el patrimonio urbanístico y ambiental, el más destacado producto de aquella época, y su vigencia hacia el futuro, pone de manifiesto un reclamo, prudente pero firme, hacia la consideración del patrimonio más integral, con mayor énfasis en lo social, además de la

tradicional consideración del patrimonio edilicio u objetual.

Indudablemente, estas conclusiones tuvieron en la ciudad de La Plata, que hizo de anfitriona, un referente tan inocultable como valioso.

Basta recorrer su trama urbana, sus palacios, y gozar sus increíbles túneles de forestación en sus mismas avenidas y plazas, para verificar la calidad de vida que estas ciudades nuevas planificadas en el siglo XIX siguen aportando a sus ciudadanos y visitantes.

La Plata es candidata a Patrimonio Cultural de la Humanidad por estos mismos motivos, y los debates y conclusiones del Congreso Internacional echan luz sobre el carácter único y privilegiado de este patrimonio, y también sobre el camino de reflexión teórica sobre su autenticidad y su aporte a las doctrinas mas actuales de valoración del Patrimonio Mundial.

## Brasil

Roberto SEGRE

Arquitecto. PROURB. UFRJ. Río de Janeiro. Brasil

### NEW URBANISM EN RÍO DE JANEIRO

**E**l movimiento *New Urbanism*, impulsado desde Miami por la pareja de arquitectos Andrés Duany y Elisabeth Plater-Zyberk —entre otros—, surgió en la década de los ochenta como una respuesta alternativa a la perduración de los rígidos principios del CIAM y de la Carta de Atenas; oponiéndose con sus formulaciones al anonimato, la precaria calidad arquitectónica y la banalización de los infinitos suburbios de las ciudades norteamericanas. Sus principios realistas sobre el urbanismo contemporáneo, aspiraban lograr la articulación entre el buen diseño de los conjuntos habitacionales, la presencia integrada de funciones y servicios, la participación comunitaria y los intereses de los empresarios y promotores

urbanos. Planteamientos que obtuvieron un sinnúmero de adeptos y seguidores, no sólo en Estados Unidos, sino también en Europa y América Latina. Sin embargo, la amplia divulgación en los medios informativos alcanzada por los primeros ejemplos concretos de **Seaside** y **Celebration** en el Estado de Florida, promovió una avalancha de críticas negativas. Éstas se basaron en el cuestionamiento de una hipotética utopía urbana representativa de la *welfare society* y del individualismo norteamericanos —tal como aparece caricaturizada en la película **The Truman Show**—; en el carácter exclusivista y económicamente restrictivo de la urbanización promovida por la empresa Disney en Orlando; y por último, en la crítica a los modelos arquitectónicos asumidos de las tipologías residenciales

vernáculas, vigentes a partir del siglo XVIII en el Caribe y Estados Unidos.

El acalorado debate persistió hasta nuestros días. Por una parte, el movimiento logró materializar innúmeros ejemplos concretos, no sólo en el territorio estadounidense, sino también en Europa, Asia y América Latina. Sus formulaciones teóricas maduraron en los diez congresos realizados —este año aconteció el último en Miami Beach (2002)—, y fueron decantadas en la *Charter of New Urbanism* y en diversas publicaciones, entre las que sobresalió el libro de Duany, Plater-Zyberk y Speck, *Suburban Nation*. En ellos quedó demostrada la latitud de las propuestas urbanísticas, comprendidas entre la región y los centros históricos; la adopción de códigos arquitectónicos diferenciados, tanto tradicionales como contemporáneos; y la presencia de valores comunitarios existentes en el rescate de la perdida socialidad urbana. Sin embargo, urbanistas y críticos identificados con un pensamiento de izquierda —en Estados Unidos Michael Sorkin, David Harvey y Susana Torre; en América Latina, Heitor Frúgoli, Fernando Lara y Clara Irazábal—, escribieron múltiples artículos con una mirada incrédula y escéptica sobre los objetivos teóricos, los contenidos sociales y las realizaciones concretas.

Ello no fue obstáculo para que se decidiera realizar una experiencia docente durante el mes de noviembre del 2002 en Río de Janeiro, invitando a la arquitecta Galina Tahchieva, Jefe de Diseño Urbano de la oficina de Duany Plater-Zyberk de Miami, para dirigir un *workshop* en el PROURB (*Programa de Pós-graduação em Urbanismo*) de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Federal de Río de Janeiro. Dedicado a los alumnos de la Maestría y el Doctorado en Urbanismo, contó con la participación de los profesores locales del PROURB y la FAU: Dr. Roberto Segre (Coordinador del PROURB); Msc. Flavio Ferreira y Arq. Sérgio Magalhães. A lo largo de diez días, cuatro equipos de trabajo desarrollaron sus proyectos en el barrio de Deodoro, ubicado en el duro suburbio de la zona norte de Río de Janeiro, realizando disímiles propuestas adoptando la metodología de trabajo del *New Urbanism*.

Hasta el siglo XIX, los suburbios urbanos

fueron siempre asociados al Paraíso Terrenal. Desde el Renacimiento, las élites europeas formadas por nobles, políticos, militares, burgueses y comerciantes; construyeron sus castillos, palacios y mansiones en los bucólicos espacios verdes libres cercanos a las ciudades. Resultan ejemplos paradigmáticos las villas diseñadas por Palladio en la región de Vicenza, cerca de Venecia; los elegantes castillos del Loira en Francia y las lujosas mansiones de la burguesía inglesa en la campiña londinense. Fenómeno reproducido también en Río de Janeiro en los primeros años del siglo XIX, al radicarse en la ciudad el Emperador y su Corte —huyendo de los ejércitos napoleónicos que ocuparon Portugal—, quienes se instalaron en el área periférica de Cajú, São Cristovão y la Quinta de Boa Vista, residencia de Dom João VI. A inicios del siglo XX, luego del advenimiento de la República, los nuevos ricos comenzaron a salir del centro urbano y de la zona norte, para construir sus residencias en los barrios de la zona sur —Flamengo, Glória y Botafogo—, expandiéndose luego hacia el área costera oceánica de Copacabana, Ipanema, Leblon, San Conrado y finalmente en la reciente Barra de Tijuca, también llamada la “Miami carioca”. A su vez, con el proceso de industrialización del país, la pequeña burguesía y los trabajadores de las fábricas se instalaron a lo largo del ferrocarril que se abrió en dirección a las zonas norte y oeste de la ciudad. Hasta la primera mitad del siglo XX, estos nuevos barrios suburbanos mantenían una personalidad bucólica con viviendas amplias y confortables, equipadas con áreas verdes privadas y públicas, situadas a lo largo de tranquilas calles arborizadas. El comercio, las escuelas, los hospitales y los clubes deportivos completaban el sistema residencial. Resultaron característicos de esta tipología urbana, Vila Isabel, Marechal Hermes y Realengo, entre otros.

Luego, a partir de la segunda mitad del siglo, empeoraron las condiciones ambientales de la periferia norte. El incremento descontrolado de la población; la especulación inmobiliaria que introdujo viviendas individuales y colectivas de baja calidad; la proliferación de las *favelas*; la multiplicación de los asentamientos

fabriles, depósitos y talleres; y la formación de un sistema vial y de transporte colectivo confuso y ruidoso, acabaron con la imagen paradisíaca del suburbio carioca. Desde entonces, éste fue sinónimo de fealdad, pobreza y contaminación ambiental, material y visual: es el *Río Noir* del escritor Zuenir Ventura. En los años noventa, en la primera administración del alcalde César Maia y la posterior de Luiz Paulo Conde, se llevaron a cabo los programas de *Rio-Cidade* y de *Favela-Bairro* con el fin de rescatar la calidad ambiental y social del espacio público de algunos barrios suburbanos. Fueron creadas plazas, recuperadas las calles peatonales de las áreas comerciales centrales y rediseñado el mobiliario urbano. Pero no se modificaron las tipologías residenciales y funcionales existentes basadas en la valorización del aislamiento individual de los habitantes, ajenos a la dinamización de la vida social en el espacio público: se incrementaron los *shopping centers* introvertidos en perjuicio del comercio callejero; las casas defendidas por altas rejas; los condominios autónomos y cerrados.

De allí la necesidad de estudiar nuevas alternativas a las estructuras urbanas heredadas en la dilatada periferia de Río de Janeiro, cuyo deterioro ambiental contrasta con la calidad de las áreas costeras —Copacabana, Leblon, Ipanema, la Barra de Tijuca—, que constituyen la “tarjeta postal” de la ciudad, con imágenes reconocidas en todo el mundo. Fue seleccionado un terreno de instalaciones abandonadas de la empresa del ferrocarril en el barrio de Deodoro, centro neurálgico de las comunicaciones entre el centro, la zona norte y la zona oeste, caracterizado por la fealdad imperante; la precaria calidad arquitectónica de la estación; el desorden de los asentamientos residenciales —instalaciones militares, barrios de baja pequeña burguesía, improvisadas *favelas* y carencia de servicios públicos—, y la falta de articulación de los componentes funcionales existentes. Esta variedad de componentes urbanos establecían la necesidad de propuestas que aplicasen el concepto de “convivencia de las diferencias”, con el fin de lograr la interconectividad de espacios y funciones.

No resulta fácil resumir en pocas líneas

las alternativas de los proyectos presentados por los alumnos de la Maestría y el Doctorado. La experiencia profesional y docente de la arquitecta Tahchieva —de origen búlgaro, residente en Miami—, partícipe activa del movimiento *New Urbanism*, orientó algunos criterios comunes a todas las propuestas: mantener constante la altura de cuatro o cinco niveles para los edificios de viviendas; optar por la compacidad de las manzanas y evitar los edificios aislados, para crear una trama urbana continua de calles que fortaleciese la unidad del espacio urbano; definir áreas de usos mixtos, integrando la vivienda, el comercio cotidiano, y edificios de oficinas; separar radicalmente las circulaciones peatonales y vehiculares; establecer sistemas verdes a lo largo de las avenidas o por medio de pequeñas plazas que permitiesen su empleo por los miembros de la comunidad: niños, adolescentes, enamorados, ancianos y trabajadores.

Estos elementos, que caracterizan los principios básicos del *New Urbanism*, poseen también validez para el suburbio carioca, intentando transformar así el desorden y la fealdad dominante, en ambientes urbanos de calidad formal y espacial. Un grupo asumió la estación del ferrocarril Deodoro como núcleo de un nuevo centro cívico y comercial imaginado a escala regional, creando un complejo arquitectónico multifuncional; otro, aprovechó las gigantescas estructuras de hormigón de los almacenes inutilizados para integrar en el terreno un centro comercial, relacionado con una trama compacta de viviendas colectivas. Una alternativa diferente trató de establecer un puente urbano entre un complejo habitacional representativo del Movimiento Moderno —caracterizado por un edificio curvilíneo de 300 metros de longitud— y el barrio cercano de Marechal Hermes, construido a inicios de siglo y con una organización compacta y coherente, asumiendo como eje de desarrollo la línea del ferrocarril. En todas las soluciones elaboradas predominó la valorización del peatón, el equilibrio entre espacio privado y espacio público, la dimensión controlada de los edificios de vivienda y su ubicación distante de la intensa circulación vehicular, con el fin de promover la integración social y el sentido de pertenencia al barrio de la comunidad. Si

bien, el *New Urbanism* asumió estos principios como bandera para transformar el anónimo e individualista suburbio norteamericano, constituyen hoy, en el siglo XXI, una aspiración universal por superar, dentro de las escasas condicionantes reales,

políticas, económicas y culturales —en particular en el Tercer Mundo—, el implacable deterioro de los suburbios de las grandes metrópolis latinoamericanas.

## Estados Unidos

Thomas F. GLICK

Boston University

### URBANIZACIONES ‘ENCERRADAS’ EN ESTADOS UNIDOS

Las urbanizaciones ‘encerradas’ en Estados Unidos no eran muy comunes hasta la aparición de las urbanizaciones para jubilados en los años 60 y 70. Las urbanizaciones para jubilados surgieron como un tipo específico de “enclaves de un alto estilo de vida” al que siguieron otras urbanizaciones, en particular, orientadas al ocio y la recreación, como las que se crearon para clubes de golf. Luego se extendieron a urbanizaciones para la clase media. En la era Reagan, la rampante especulación inmobiliaria condujo a la proliferación de urbanizaciones ‘encerradas’ alrededor de los campos de golf, cuyas características destacadas eran: riqueza, exclusividad, prestigio y ocio. Al mismo tiempo, también en 1980, aparecieron en el interior de las ciudades, las primeras de estas urbanizaciones, especialmente los complejos cerrados de pisos de lujo, al estilo de los condominios que se encuentran en las grandes ciudades en Latinoamérica. Dado que, en sus comienzos, aparecieron como urbanizaciones para jubilados, donde hay más urbanizaciones ‘encerradas’ es en California y en Florida, y en tercer lugar en Texas. Llegaron más tarde al Norte y raramente las hay en absoluto en los Estados rurales. En 1997 había alrededor de 20.000 urbanizaciones ‘encerradas’ que acogían más de 3 millones de viviendas.

Dicho esto, sin embargo, la segregación económica y social mencionada no es nueva. Muchas, si no la mayoría, de las urbanizaciones suburbanas incluyen aspectos típicos de las urbanizaciones ‘encerradas’, de hecho todo, excepto los muros y vallas. Muchas periferias en las ciudades estadounidenses entre 1900-1950 se construyeron con cercas, con limitadores de paso, *loops*, *cul-de-sacs* y otras características diseñadas para dificultar el acceso desde el exterior y facilitar el control interno. Recuerdo el vecindario de Cleveland Heights, Ohio, donde crecí en los 40. Era realmente una «urbanización encerrada» a la que únicamente le faltaban muros reales. La calle en la que vivía era tan corta que cada uno de los vecinos podía controlar toda las casas, seis a cada lado de la calle. El pequeño vecindario del nuestra casa formaba parte estaba encajado entre dos ejes, bulevares comerciales centrales, desde donde solamente los que lo sabían donde iban podían acceder a nuestro vecindario. Todos los que vivíamos en la urbanización éramos de clase media, blancos y descendientes de europeos. Las puertas de las casas se dejaban sin llave. Los vecinos contratamos, colectivamente un guardia de seguridad privado. Nunca vi a un “forastero” en mi calle. Mucha de la actual manía por las urbanizaciones ‘encerradas’ está basadas en la nostalgia de aquellos vecindarios suburbanos que he descrito. Observando la economía de las urbanizaciones ‘encerradas’ se ve que, no hay