



# AUTOMÓVIL Y PAISAJE: CONTRIBUCIÓN A LA FORMA URBANA

En las guías turísticas, las ciudades son presentadas bajo el signo de la Historia; pero para quienes se pasean por ellas, aparecen bajo el signo del automóvil. El embotellamiento, monumento del presente (1)

Pascual Riesco Chueca, Maite López Suero

Como advierte el epígrafe, el paisaje urbano actual no se entiende sin la presencia, abrumadora o discreta, del automóvil. El motor ha sido desde su aparición un potente transformador territorial, un creador de tipos residenciales y comerciales: aparcamientos, rotondas, gasolineras, urbanizaciones dispersas. Al mismo tiempo, su presencia en ciudades consolidadas condiciona profundamente el carácter del paisaje. Ya desde la lejanía se hacen preceder las ciudades, como grandes ejércitos en campaña, de una aureola de apremiante y sostenido temblor sonoro. Manhattan, desde la otra orilla del ancho río Hudson, se manifiesta como una lejana tempestad estacionaria, donde sobrenadan esquivas acústicas apenas identificables (ambulancias, pitidos, frenazos), casi disueltas en la gran sopa sonora. Las riadas de chapa y cristal en las arterias de acceso desplazan

sus poderosas corrientes habitadas: en su fluir enigmático y nervioso parece anticiparse el gesto de la ciudad. Y cualquier calle o plaza pone, como orla de sus edificios o monumentos, cadenas de coches brillantes, inquietos en las horas centrales, soñolientos cuando reposa el día.

## UNA PIEZA CENTRAL EN LA VIVENCIA URBANA: EL AUTOMÓVIL

Los itinerarios cotidianos de la vida en la ciudad combinan coches y casas, que desfilan ante la atención o el ensimismamiento del habitante urbano envueltos en la nebulosa de la rutina; una rutina, sin embargo, rica en recombinaciones y azares significativos y disponible, por lo tanto, para deparar sorpresas y descubrimientos tanto en el plano formal como en el simbólico. Una de las claves del paisaje en la ciudad

es la riqueza de interacción entre lo móvil y estático. La inmovilidad de los edificios hace contrapunto a los deslizantes coches; los peatones puntúan con su figura y su dinámica las líneas de la arquitectura. La coexistencia entre los dos dominadores de la forma urbana, edificios y automóviles, no ha sido neutra ni pasiva. Se manifiesta como una larga emulación, una dialéctica en dos sentidos entre diseño arquitectónico y diseño automóvil, que ha venido suponiendo el cruce y trueque de categorías entre ambas disciplinas, la una anclada en tierra, la otra esencialmente fugitiva.

Si la arquitectura quiso, en la pretensión de Le Corbusier, constituir máquinas para habitar, el diseño del automóvil ha tomado en préstamo innumerables rasgos de estilo procedentes de la tradición arquitectónica. Y es que el automóvil derrama por la ciudad, en forma masiva, sus células de chapa y vidrio, entre lo tectónico y lo biomórfico. En cada coche se abrevian componentes fundamentales del residir más elemental: un techo, unos asientos, puertas y ventanas; cápsulas de proto-arquitectura. Estas innumerables piezas, formas abreviadas que evocan tantas células residenciales, se distribuyen en combinatoria azarosa por los espacios públicos de la ciudad, expuestas ellas mismas y sometiendo a la parte estática del decorado urbano a toda clase de desplazamientos semánticos. El lenguaje de la arquitectura, destilado durante milenios de evolución, diverge del usado en el diseño automóvil, que nace como heredero del oficio carrocerero para adquirir seguidamente componentes formales tomadas en préstamo



El automóvil imprime formas y texturas sobre el paisaje urbano. Londres

de otras técnicas y artes aplicadas. También es diferente el encuadre social y psicológico de ambas disciplinas: la convivencia del ciudadano con las creaciones de la arquitectura es aérea y abstracta, mientras que su interacción con el automóvil es intensamente corpórea y prolija, y se prodiga en protocolos laberínticos que convocan a la multiplicidad de puertas, ventanas y capós a través de los cuales se despliega y estalla la forma del diseño. De ahí la compleja intimidación del espacio automóvil, y la riqueza de su diseño como índice declarativo de procesos culturales.

La presencia del coche en las calles y plazas, por lo tanto, no es neutra ni pasiva. La fuerte carga expresiva de las carrocerías, diminutas viviendas efímeras, entra en resonancia estética con los edificios. Las casas se reflejan en los automóviles, y entre ambos se entablan diálogos de forma y estilo. Con la excepción de algunas calles peatonalizadas, los centros urbanos ofrecen vistas enmarcadas por hileras de coches; estas ristas de metal y vidrio ponen zócalo a los edificios y estructuran o desordenan el paisaje de las aceras. Sus rasgos de diseño interfieren con el lenguaje de la arquitectura al que ponen pie de página.

El tráfico, como experiencia multisensorial y portadora de símbolos, se convierte en componente central de la vivencia urbana: «el silbido de neumáticos sobre el asfalto, las notas de trombón de engoladas bocinas [...]. Coches de colores vivos, taxis, furgonetas y autobuses se cruzaban en una corriente sin fin, como peces en un acuario» (Lodge 1992) (2). Y no siempre en calidad de disruptor o desenfocante. ¿Puede un automóvil captar la esencia de un lugar? Un viejo Datsun de importación, de la era salazarista, aparcado en una calle portuguesa se convierte en depósito de evocaciones y condensa, como un monu-



Arquitectura y diseño del automóvil: dos lenguajes en resonancia. Lisboa

mento, espesores de memoria. Las peculiaridades motoras de cada ciudad (el diseño de su tráfico urbano, las marcas y modelos dominantes, la juventud del parque automóvil, los estilos de conducción, las libreas de taxis, coches de policía y autobuses) impregnan su atmósfera y dotan a la experiencia del paseante de un carácter sutilmente propio, un motorscape o paisaje automóvil (Edensor 2004). Los pequeños Fiat y las motos Vespa de una ciudad histórica italiana intervienen, para mal o para bien, en la definición de su carácter paisajístico, un carácter donde prevalecen notas de jovial agilidad, indisciplina y desenfado. Los anacrónicos modelos norteamericanos en las calles de La Habana impregnan de intemporalidad el ritmo urbano. La flota antigua, en Sevilla, de taxis negros con franja amarilla (Seat 1500, de ceñudo frontal y picudos aletones de cola), distribuía por la ciudad una enlutada legión, de desgarrada tiesura provinciana.

Por otro lado, el automóvil desmultiplica semióticamente la ciudad, desparramando signos por to-

do su espacio. Cada vehículo inscribe en el paisaje formas y dígitos. La carrocería tiene una fuerte carga como icono, portador de asociaciones que sólo en parte se dejan descodificar. Explícitamente, a ella van fijados elementos como matrículas, logos, identificadores de modelo. Y alrededor de los coches, la ciudad dispone innumerables señalizaciones de aparcamiento y circulación: la gran coreografía del tráfico se apoya en un laberinto de flechas y semáforos. A través de toda esta activación de signos, la arquitectura y el paisaje envolvente adquieren la sobrecarga semiótica ya señalada por Venturi et al. (1972): la comunicación devora el espacio. Así pues, lo icónico y lo simbólico amueblan la ciudad, pautando los

ritmos del automóvil. Nada de lo escrito es neutro, ni siquiera las matrículas. Antes de la reforma del sistema de identificación de vehículos, la cercanía de fiestas y vacaciones en Sevilla era señalada por una crecida de matrículas foráneas. La escueta vibración de una, dos letras (M, CC, PO, SG), era portadora de resonancias provinciales, y traía a la ciudad un modesto carnaval de lejanías. Con la adopción del sistema unificado, se desvanecieron estos marcadores de origen, y calles y carreteras se sumieron en un opaco mutismo geográfico, sólo interrumpido por las elocuentes (casi declamatorias, por contraste) matrículas de los visitantes extranjeros.

#### **AUTOMÓVIL Y TRÁFICO: NOTAS DE ESTÉTICA**

El profesor británico Nigel Taylor subraya la sorprendente escasez de estudios de base estética sobre paisaje urbano y tráfico, que consideren la influencia de los vehículos en la percepción sensorial, cultural y sensual del entorno urbano. Su análisis (Taylor 2003),



Árbol y coche, un trecho más del diálogo entre tecnología y naturaleza. Sevilla

de base fenomenológica, describe la contribución del coche al paisaje urbano: implica, de forma compleja y combinada, a todos los sentidos (multi-sensorial); lo dinámico y lo secuencial dominan la experiencia (cinética); la atención al paisaje automóvil es distraída e incidental (indirecta).

No hay duda de la rica penetración de los sentidos en la recepción del paisaje automóvil. Al abrir una puerta de taxi, o al salir de una estación, el primer contacto con una ciudad desconocida suele ser su banda sonora: un brebaje particular hecho de zumbidos aerodinámicos, rozamientos de neumáticos, escapes de motor. Las ciudades tienen su particular signature acústica: en el sur, los ciclomotores moscardonean insolentes por calles y plazas. Las ciudades húmedas del norte, con su lámina de agua sobre el asfalto, diluyen la banda sonora en un rumor refrescante y aspensor. El tráfico también tiene, a través de escapes y aceites, su propio olor; allí donde no ha llegado la inspección técnica anual (ciudades de Marruecos o Iberoamérica), sorprende

por la crudeza empalagosa y mareante del tufo a gasolina. Las carrocerías aparcadas o en movimiento emiten destellos (particularmente hirientes en los días claros), contrastes de color, claros y oscuros y sombras.

el movimiento preside sobre la percepción del paisaje de coches. Desde la acera, o a bordo, el automóvil es objeto dinámico, que despliega formas en sucesión. Los efectos emocionales del movimiento son varios: sensación de riesgo, placer de la fuga. Todo contribuye al vértigo urbano: las cualidades asociadas al automóvil (fuerza, velocidad, agilidad) se adhieren simbólicamente, gracias a una figura retórica, la inversión, al propio entorno urbano (Danius 2001). También son destacables los efectos formales. Los automóviles de una ciudad constituyen una escenografía infinitamente re combinable. La misma calle, con distintos coches aparcados, es sutilmente diferente en armonías de color, reflejos de luz, contenidos simbólicos. Mientras que los edificios conviven en posiciones fijas, las formas de la automoción se reordenan sin cesar, como un amueblamiento en constante renovación, haciendo brotar nuevas asociaciones y relaciones entre elementos formales y lenguajes de representación.

A ello se añade el carácter indirecto o tangencial con que se ofrece el escenario automóvil. Se trata de una presencia subyacente, a la que

sólo se concede una atención distraída u ocasional. Lo cual no quita peso a la suma de sus estímulos, que se acumulan como una sensación atmosférica y envolvente, entrecortada aquí y allá por llamadas urgentes de atención. La sensibilidad del peatón se embota, pero de forma paradójica también se vuelve hiperactiva, alerta ante las presiones y peligros del tráfico (Taylor 2003).

### POSIBILIDADES DE CONCILIACIÓN

Esta compleja y rica simultaneidad de autos, edificios y personas ha producido diversas líneas de acción destinadas a armonizar su convivencia. En gran parte de los casos, la intervención aspira a limitar la presencia automóvil. El apaciguamiento del tráfico (traffic calming) es uno de los campos más desarrollados. Se trata de imponer un ritmo más lento de conducción o de disuadir gran parte de los desplazamientos en automóvil mediante la selección del trazado de calles y cruces, y el diseño de intersecciones y bordes de acera. Rotondas, medianas, pavimentos rugosos, reducción en el número de carriles, pasos de peatones elevados, aparcamientos disuasorios, restricciones en el sentido de circulación, resaltes desaceleradores: son numerosos los medios disponibles. Las vías para ciclistas y la ampliación de aceras son medidas extraordinariamente productivas de reducción del tráfico.



Apaciguamiento del tráfico: reducir y armonizar la presencia del automóvil en la ciudad. Tallin, Estonia

Una línea de acción destacada es la de favorecer formatos y diseños automóbiles compatibles con la ciudad. No es uniforme el impacto urbano de los vehículos. Según los tipos, modelos y colores es extremadamente diverso el nivel de ruido y contaminación, la emisión de destellos y reflejos, el volumen y, en consecuencia, la obturación de vistas producida. Se ha señalado (Bayley et al. 2005; Wright y Curtis 2005) que los diseños actuales, con grandes superficies horizontales, formas en cuña, lunas tendidas y extensas, y colores metalizados, agravan los impactos visuales al convertirse en máquinas reflectantes. Los parabrisas tintados y convexos impiden a los peatones el contacto visual con los tripulantes del coche, lo cual aliena e incomunica a los transeúntes, ensombreciendo el semblante urbano. La competencia entre compañías lleva a diseños llamativos y exhibicionistas, con aristas, cromados y superficies reflectantes, en contradicción con los principios estéticos, más ensordinados y sutiles, de las ciudades históricas. Lo que pediría la ciudad, discreción y contención, es precisamente lo que no quiere el mercado automóvil. La moda reciente del todoterreno, cuyo uso principal parece ser el lucimiento y el aparcamiento sobre las aceras, conduce a graves intrusiones. La altura de estos vehículos, cercana a los dos metros, aumenta el efecto de bloqueo panorámico en las calles; su anchura, el tamaño de sus ruedas y la agresividad de sus defensas suponen riesgos para los peatones e invasión de su espacio.

Consecuentemente, la definición de vehículos cuyo diseño sea conciliador con el escenario urbano implica atender numerosos frentes: contaminación, ruido, tamaño, colores y superficies, estilo. Las actuales dificultades a que se enfrentan las compañías automovilísticas, en plena zozobra empresarial, puede ayudar a reorientar los diseños en la dirección adecuada. Estas propuestas pueden extenderse al ámbito de los equipamientos urbanos asociados al automóvil: diseño de la señalización, semáforos, gasolineras y aparcamientos. Evidentemente, los progresos en ambos campos de diseño serán lentos, da-

do que numerosos intereses contrapuestos están en juego. Pero los impuestos municipales y la negociación ciudadana son vías eficaces para reformular la presencia automóvil en la ciudad.

El paisaje urbano, por otra parte, debe mantener una constante referencia al medio natural que lo envuelve y justifica. Por ello, la distribución de arbolado y otra vegetación en las aceras es una necesidad perentoria. El duro baile

óptico causado por las carrocerías de los coches se ve dulcificado por las hileras de árboles, que ponen un friso de transición entre coches y edificios, absorbiendo destellos y estridencias: las hojas absorben polvo, luz y ruido, al tiempo que mitigan los perfiles más agresivos del diseño automóvil. La interesante cohabitación de árboles, casas y coches crea escenarios de gran interés, que pueden ser depositarios de una fracción no desdeñable del carácter de las ciudades.

## BIBLIOGRAFÍA

- BAYLEY, M.; CURTIS, B.; LUPTON, K.; WRIGHT, C. C. (2005) Are cars visually threatening to pedestrians? *Proceedings of the Institution of Civil Engineers. Municipal Engineer*, 158(3): 201-206.
- DANIUS, S. (2001) The aesthetics of the windshield. Proust and the modernist rhetoric of speed, *Modernism/Modernity*, 8: 99-126.
- EDENSOR, T. (2004) Automobility and National Identity: Representations, Geography and Driving Practice, *Theory, Culture & Society*, 21 (4/5): 101-20.
- TAYLOR, N. (2003) The Aesthetic Experience of Traffic in the Modern City. *Urban Studies*, 40 (8): 1609-1625.
- VENTURI, R.; SCOTT BROWN, D.; IZENOUR, S. (1972) *Learning from Las Vegas*. Cambridge, Mass.: The MIT Press.
- WRIGHT, C.; CURTIS, B. (2005) Reshaping the motor car. *Transport Policy* 12 (1):11-12.

## NOTAS

- (1) «On présente les villes, dans les guides touristiques, sous l'aspect de l'Histoire, alors qu'elles se montrent au promeneur sous celui de l'automobile. L'embouteillage, monument du présent» [Besson, P. (2007) *Belle soeur*, Fayard: París].
- (2) «The swish of tires on the tarmac, the trombone notes of deep-throated car horns [...]. Brightly coloured cars, taxis, vans and buses cruised past in an endless stream, like fish in an aquarium» [Lodge, D. (1992) *Paradise news*, Penguin: Londres].



Los edificios urbanos se ofrecen enmarcados por ristas de coches.  
Salamanca