

# El nuevo paisaje de la movilidad en Europa

El crecimiento del parque automotor y la movilidad que éste ha producido han derivado en un paisaje de una cierta urbanidad difusa y ubicua, alterando la relación entre la naturaleza del camino -la ruta vial como infraestructura- y su contexto. Este «paisaje intermedio», ni ciudad ni campo, ha marcado la tónica del desarrollo urbano -o más bien suburbano- en las últimas décadas, no sólo en América sino también en el viejo continente.

Pablo Allard | Facultad de Arquitectura, Diseño y Estudios Urbanos

El paisaje de grandes almacenes, megatiendas, estaciones de servicio y comida rápida de la ruta E-40 en las afueras de Bruselas, bien podría ser el mismo de Los Angeles, en California, o la periferia de Santiago. Este fenómeno tiene sus raíces en la creciente globalización, pero no deja de lado una cuestión que vale la pena explorar: el control sobre el diseño del paisaje de la movilidad.

La emergencia del automóvil como principal medio de transporte y encarnación de la libertad individual, ha afectado radicalmente el espacio de nuestra civilización. En este sentido, las infraestructuras de la movilidad, particularmente las autopistas, tendrán un impacto físico significativo y generarán más tráfico, manifestación de nuestra inherente búsqueda de libertad personal: libertad del ciudadano para hacer uso de su derecho a circular y libertad para el intercambio de bienes. Al mismo tiempo, por supuesto, representan dinamismo, crecimiento y desarrollo. Ya en 1958, los arquitectos británicos Alison y Peter Smithson pregonaban: «La movilidad se ha convertido en la característica de nuestra era. Movilidad física y social, el sentimiento de cierto tipo de libertad, es uno de los aspectos que mantiene unida a nuestra sociedad, y el símbolo de esa libertad es el automóvil particular». <sup>1</sup> Pero una cosa es reconocer el valor económico y cultural asociado, y otra, resolver sus impactos físicos y costos sociales de manera apropiada.

## La segregación de modos y velocidades

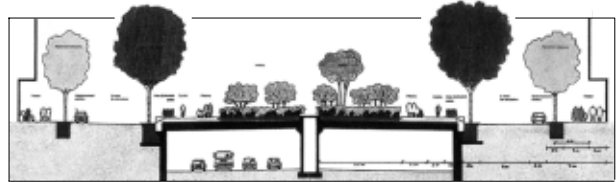
Cuando antiguamente se hablaba de infraestructura de transporte a nivel territorial, en la era de las grandes obras de ferrocarril e incluso las primeras autopistas, se estaba claramente en el ámbito de los ingenieros, con su lógica de eficiencia y pragmatismo. Lógica que no sólo generó avances

económicos, sino también un legado de extraordinarios viaductos, canales y toda una serie de «obras de arte», como la jerga profesional suele llamarlos. Cuando penetraban la ciudad, la lógica ingenieril dejó espacio para aproximaciones más sensibles y cuidadas apareciendo la figura del arquitecto o el urbanista responsable de estaciones de trenes, terminales y, particularmente, del espacio público por excelencia: la calle. Tal importancia cobraba el manejo y disposición de calles y avenidas, que dejaba toda lógica de movimiento supeditada a lo que acontecía en sus bordes y contexto. En la ciudad, las obras de la movilidad se encarnaron en bulevares, avenidas, paseos y pasajes donde el nivel de integración entre medio y espacio estuvo, a decir lo menos, resuelto como tema de arquitectura.

A comienzos del siglo XX la ciudad adaptó su forma y funciones a los cambios tecnológicos y demográficos derivados de la producción industrial. Sin embargo, el espacio de la movilidad, particularmente el desplazamiento vehicular, mantuvo aquellas características de la era pre-motorizada, dado el reducido número de vehículos y su limitada velocidad. En aquellas ciudades

A comienzos del siglo XX la ciudad adaptó su forma y funciones a los cambios tecnológicos y demográficos derivados de la producción industrial, pero el espacio de la movilidad mantuvo las características de la era pre-motorizada.

<sup>1</sup> Smithson, Alison y Peter: «Mobility», en *Architectural Design*, October 1958, Academy Editions, Londres.



**Negar lo inevitable:** el cuidado diseño del arquitecto francés Michael Courajoud en su proyecto para cubrir el tramo urbano de la ruta A1 en Saint-Denis reconoce el contexto cívico en el cual se emplaza la ruta y pretende esconder existencia de ésta.

donde estos cambios se vivieron con mayor dramatismo, la necesidad de proveer transporte y comunicaciones adecuadas dio pie al urbanismo moderno, disciplina que, basándose en criterios funcionalistas, produjo vías-parque, autopistas y otros dispositivos espaciales.

Los niveles de complejidad inherentes a las necesidades de movilidad en la ciudad –tráfico de paso versus viajes de reparto– hicieron evidente la imposibilidad de enfrentar la provisión de infraestructura de vías con una perspectiva unilateral. La segregación de modos y velocidades se convirtió entonces en la piedra angular. Por un lado, estas infraestructuras se suponían especializadas en

términos de su exclusividad de uso –autopistas para automóviles, subterráneos para trenes y metro, bulevares para tranvías y peatones– y, por otro, su escala de inserción en el tejido urbano existente fue masivo y en algunos casos devastador. En otras palabras, el tráfico y la vida urbana fueron separados, por la división de las vías mismas, y por los usos específicos en función de la posición jerárquica de las vías en un sistema.

En el caso del tráfico entre ciudades el número de variables era menos complejo y más fácil de aislar; fue concebido como una conexión directa entre centros urbanos considerando el tráfico de paso como objetivo predominante. Esta idea de simples vías conectoras evolucionó más tarde en redes independientes que cubrían el territorio como un todo. Siendo la ciudad el tradicional campo de acción de arquitectos y urbanistas, en el caso del territorio la responsabilidad recayó principalmente en ingenieros y topógrafos. En ambos casos la red vial comenzó a funcionar como una entidad soberana, claramente segregada de su contexto inmediato, con una racionalidad en sí misma. Ésta, unilateral, evolucionó con el desarrollo de las autopistas, las que terminan por desplazar la competencia de los urbanistas al priorizar el rol de ingenieros como gestores y diseñadores de estas infraestructuras bajo los principios de la eficiencia y la seguridad.

El paisaje de nuestras vías y autopistas contemporáneas ya no está determinado por un proceso de diseño consciente, sino a partir de piezas singularmente concebidas, erigidas en vista de una lógica comercial asociada a los beneficios económicos directos de la movilidad.

## La resistencia de los arquitectos

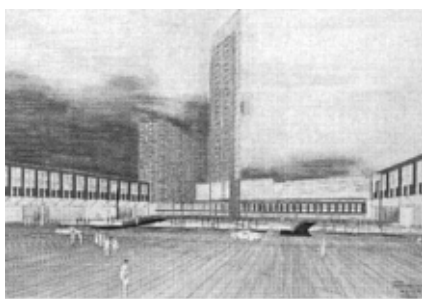
Cuando las ciudades comienzan a extenderse hacia las zonas agrícolas, por intermedio de procesos de expansión suburbana y emergencia de periferias y subcentros a lo largo de corredores interurbanos, se produce una superposición espacial de las fronteras donde termina la ciudad. En este escenario, los criterios ingenieriles ya imperantes en las vías interurbanas asumen el control total de estos espacios y se posicionan como los principales constructores de caminos en esta nueva urbanidad difusa.

Al discutir con el arquitecto belga Marcel Smets<sup>2</sup> sobre los efectos del crecimiento suburbano en Europa, éste sentencia: «A partir de los años 60, los proyectos clave de diseño vial y ferroviario descansaron exclusivamente en ingenieros, quienes impusieron su lógica de *performance* en todos sus encargos. Los urbanistas y arquitectos paisajistas fueron relegados a diseñar parques y plazas. Esta división explica la gran diferencia que se encuentra en muchas ciudades europeas entre el exagerado tratamiento superficial que se le da a barrios históricos y distritos peatonales, comparado con la total negligencia en torno a la calidad espacial de vías comunes en otras áreas de urbanización».<sup>3</sup>

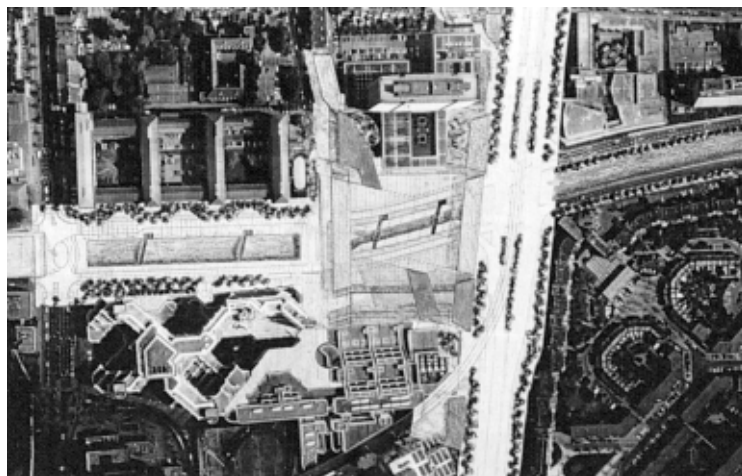
En este sentido, y luego de la fallida promesa del urbanismo moderno de incorporar la infraestructura como función clave de las ciudades, podríamos sentenciar que el paisaje de nuestras vías y autopistas contemporáneas ya no está determinado por un proceso de diseño consciente.

Está más bien hecho a partir de piezas singularmente concebidas, erigidas en vista de una lógica comercial asociada a los beneficios económicos directos de la movilidad, más que a una visión integral dirigida a generar y aumentar el valor urbano que estas grandes inversiones pudieran generar. En este escenario, el reforzamiento de las divisiones disciplinares, las prácticas de encargo asociadas a estas divisiones y, más grave aún, la resistencia de parte de los arquitectos a asumir una autoridad técnica más allá de su miope oposición estética hacia los temas de infraestructura, han sido los principales impedimentos para desarrollar estas obras viales como un proyecto inclusivo, donde cada intervención se relacione directamente a las condiciones de su contexto, en vez de las estereotipadas soluciones viales que son luego «decoradas» para un mejor «calce» con la ciudad. La única resistencia válida que esta actitud hegemónica encuentra aparece cuando estas obras son objetadas por la opinión pública. Como la experiencia indica, las soluciones tienden a ir más por el lado de mitigar y compensar en vez de incorporar e integrar.

Dentro de la creciente tendencia a involucrar actores privados en la implementación de infraestructura urbana, al tiempo que las autoridades han reconocido el valor social del espacio público, estos tradicionales roles y *compartimentalización* de responsabilidades han transformado el proceso de diseño, abriendo espacios de esperanza para revisar la frágil relación entre movilidad y ciudad.



**Un lugar de eventos para los automovilistas:** en vez de ocultar la autopista sobre la que está el centro de negocios Grotiusplein, en La Haya, el catalán Joan Busquets la introduce como un ícono clave en un espacio público que celebra la experiencia del movimiento.



<sup>2</sup> Conversación con Marcel Smets, arquitecto y urbanista belga, y profesor de las universidades de Louven y Harvard. Es autor de los ensayos «The new landscape of Infrastructures in Europe», en *Lotus*, 110, y *Global City*, Milán, 2001. Este último ha servido —además de una serie de conversaciones con el autor— como base del presente escrito.

<sup>3</sup> Smets, 2001.





La reparación –a veces inútil– del espacio perdido ha comenzado a cambiar en Europa dada la incorporación de paisajistas y urbanistas en el diseño de nuevas vías urbanas desde su concepción, y no sólo como «estilistas» que intervienen en etapas posteriores.

### Reapropiarse de los espacios perdidos

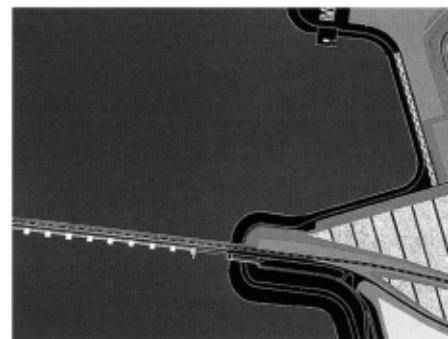
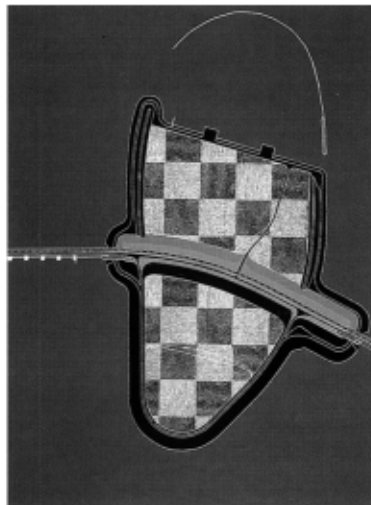
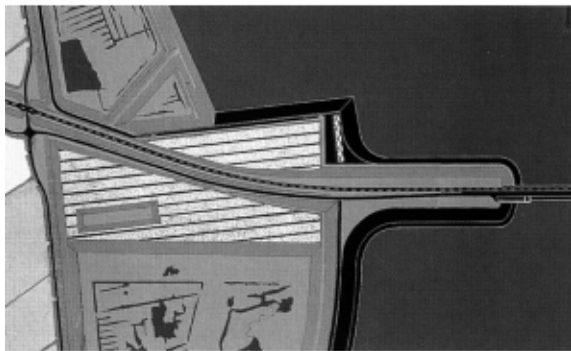
Hoy, la forma más evidente de reducir el impacto negativo de una vía urbana viene por el hecho de esconderla, por medio de trincheras y barreras de sonido, o enterrarla cuando el presupuesto lo permite. Estas intervenciones han sido profusamente celebradas por el hecho de ofrecer soluciones que gozan de los beneficios de la movilidad mientras preservan en lo posible la integridad del lugar, pero niegan toda posibilidad de integración y rechazan todo contacto entre el movimiento vehicular y el ámbito peatonal. En este sentido, si bien son plausibles las intervenciones del arquitecto francés Michael Courajoud en su proyecto para cubrir el tramo urbano de la ruta A1 en Saint-Denis, cuyo cuidado diseño reconoce el contexto cívico en el cual se emplaza la ruta,

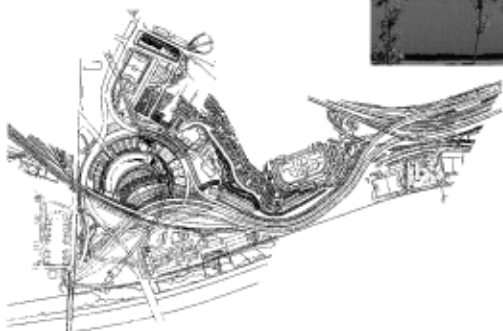
pretende negar al mismo tiempo la inevitable existencia de ésta. Por el contrario, la propuesta del catalán Joan Busquets para el centro de negocios Grotiusplein sobre una autopista en La Haya, en vez de esconderla la introduce como un ícono clave en un espacio público que celebra la experiencia del movimiento al incorporar un diseño que permite la iluminación natural de la ruta, moderar el efecto sonoro de los vehículos bajo la plaza y, al mismo tiempo, producir juegos de luces y agua que no sólo activan el nivel peatonal sino que transforman el lugar en un evento para los automovilistas.

Cuando las necesidades de inserción de las vías urbanas hacen imposible esconderlas, el desafío de domesticarlas es más patente. La práctica general ha sido arborizar o pretender áreas verdes en los espacios residuales producidos por viaductos, rampas, tréboles, entradas y salidas de autopistas. Aparece un paisaje de parques impenetrables, grandes superficies de césped y arborizaciones subutilizadas que sólo son accesibles a los valientes dispuestos a salvar tortuosas pasarelas o pasajes que poco o nada dejan al uso público.

Vale la pena destacar dos corrientes de intervención frente a estos lugares: reconocer y celebrar su inaccesibilidad, o aprovechar las condiciones de los espacios residuales como soporte de actividades comunitarias. En el primer grupo encontramos el caso de la plaza Carrasco en Ámsterdam, obra del holandés Adriaan Geuze y su oficina West 8, donde bajo la pilarización avasalladora de una serie de viaductos los arquitectos proponen un espacio

**Colores y geometría:** para el dique East Scheldt, en Holanda, Adriaan Geuze y West 8 utilizaron el material residual proveniente de la construcción del dique y una autopista –compuesto en su mayoría por caparazones de crustáceos– y lo dispusieron en una isla artificial siguiendo un patrón cromático-geométrico que da cuenta de su artificialidad.





**Un trébol que celebra:** en el Parc de la Trinitat, de Battle y Roig, reinterpreta el trébol vial como un elemento de arquitectura monumental, sublimando su escala urbana al incorporarle una serie de programas cívicos y complementarios. Aseguran así la accesibilidad, y hacen de puente y conexión entre la escala peatonal al tiempo que celebran las dinámicas de desplazamiento del automóvil.

surrealista, onírico y cinético diseñado para ser visto en movimiento. En cuanto al soporte de actividades cívicas, sobresale el trabajo de François Seigneur en el viaducto Frais-Vallon de Marsella, donde propone la colonización del espacio bajo la autopista por una serie de canchas deportivas y de esparcimiento para los jóvenes, reconociendo el fuerte vínculo estético proveniente del *graffiti*, el básquetbol y el *skateboard* como modos de asociación y reapropiación de esos espacios perdidos.

La reparación –a veces inútil– del espacio perdido ha comenzado a cambiar en Europa dada esta incorporación de paisajistas y urbanistas en el diseño de nuevas vías urbanas desde su concepción, y no sólo como «estilistas» que intervienen en etapas posteriores. Tal es el caso de la Plaza de las Glorias Catalanas, de la oficina Arriola y Fiol, o el Parc de la Trinitat de Battle y Roig, ambos en Barcelona, los cuales reinterpretan el trébol vial como un elemento de arquitectura monumental sublimando su escala urbana al incorporarle una serie de programas cívicos y complementarios. Aseguran así la accesibilidad, y hacen de puente y conexión entre la escala peatonal al tiempo que celebran las dinámicas de desplazamiento del automóvil.

Una última escala de integración de obras viales en este escenario europeo es la que se está experimentando a nivel territorial, donde la lógica de eficiencia y seguridad está abriendo espacio a la necesidad de recuperar el paisaje rural. La necesidad de evidenciar las particularidades de alguna localidad o, en palabras de Smets, el creciente deseo de «poner en escena el paisaje» ha

logrado incluso revisar las condicionantes de diseño, como en la notable intervención de Bernard Lassus en las canteras de Crazannes, interceptadas por la ruta A-837 Saintes-Rochefort en Francia, donde en lugar de esquivar las formaciones rocosas como obstáculo, se adapta a las vistas, pone en relieve la belleza geológica del lugar por medio de giros intencionados que acentúan las vistas, elimina barreras de contención e incorpora iluminación nocturna. Otro ejemplo es nuevamente de Adriaan Geuze y West 8, para el dique East Scheldt en Holanda. Aquí, el material residual proveniente de la construcción del dique y una autopista –compuesto en su mayoría por caparzones de crustáceos– es reutilizado en una pequeña isla artificial donde se disponen las conchas siguiendo un patrón cromático-geométrico que da cuenta de su artificialidad. Los arquitectos –en conjunto con biólogos– reconocieron la importancia de los crustáceos en la dieta y conservación de las aves marinas del sector, las que habrían sido desplazadas por la destrucción de su hábitat. El resultado es una integración total entre el evento natural y el artificial, donde las aves que se posan repletando el islote, rompen vuelo de cuando en cuando cada vez que un vehículo lo cruza a gran velocidad. La sumatoria de eventos que esta acción suscita habla del potencial que estas nuevas aproximaciones al paisaje de la movilidad tienen para generar eventos particulares allí donde nunca se pensó posible, dominando la escala de las infraestructuras con sus espacios residuales y convirtiendo finalmente los paisajes de la movilidad en lugares memorables. ru