



LA ESTETICA EN LA VIALIDAD URBANA

Alberto Serratosa

Entre los objetivos sociales de cualquier actuación pública debería figurar la defensa de las condiciones ambientales en pueblos y ciudades. Definir con exactitud cuáles sean los «ambientes» que corresponden a la Administración Pública es posiblemente difícil en estos momentos, pero no cabe duda que la vialidad urbana es parte integrante de este medio que rodea continuamente al hombre y llega a condicionarle.

Ante la imposibilidad de cuantificar o matizar en exceso por falta de estudios especializados, no creemos sea temeridad afirmar que el impacto del aspecto viario es de gran trascendencia psicológica. La integración social, el espíritu cívico, el orgullo ciudadano, el sentido comunitario, incluso el amor a la vida y al prójimo, se ven fortalecidos y fomentados cuando el ambiente es amable, bello y equilibrado, aunque este equilibrio sea de un orden más dinámico y de una especie distinta al que presenta la Naturaleza en estado puro, sin la acción prometeica del hombre.

El gusto por la calle

Antes de intentar una sensibilización de los políticos y de la opinión pública hacia el arte urbano o el diseño industrial viario, es necesario

* Este artículo es una adaptación de la Ponencia presentada bajo el mismo título por el autor al IV Congreso de la Federación Internacional de Ingenieros Municipales, celebrado en Amberes en Septiembre de 1970.

resucitar el simple gusto por la calle, que también supieron fomentar las ciudades antiguas. La falta de previsión ante la nueva era del motor está matando lentamente maravillosos ambientes legados por nuestros antepasados.

Sería un buen principio empezar la tarea devolviendo a cada calle su propia y adecuada función aunque para ello haya que sustraer al tráfico motorizado algunas de ellas. Mientras exista la angustia de la carga y descarga de mercancías, la invasión de plazas y paseos por los coches aparcados, los atascos en cruces y avenidas y la continua zozobra del peatón en las calles estrechas, es imposible reconciliar al hombre con la vía pública y una farola muy bien diseñada no compensará en absoluto tanta irritación o tanto temor.

Tratamientos integrales y coherentes

Aunque no es posible en los próximos años corregir la imprevisión acumulada, tampoco sería prudente renunciar a las saludables ventajas de la estética urbana. Quizá el mejor camino consiste en procurar realizaciones modelo, a base de tratamientos integrales y coherentes de un número limitado de vías, que constituyan puntos de referencia reales de las metas alcanzables cuando el arte se aplica de un modo consciente y coordinado a la calle.

La creación de prototipos exigirá, por supuesto, una labor suplementaria de divulgación para atraer la atención del ciudadano y del político. La exposición que organiza el Ayuntamiento de Barcelona para mostrar el conjunto de problemas de la ciudad, los resultados de la programación estudiada para resolverlos y las realizaciones efectuadas, todo ello acompañado de «slogans» muy cuidados, puede ser uno de los sistemas para atraer con eficacia la atención del público.

Principios de una estética viaria

Un segundo paso en la búsqueda de la estética viaria sería intentar definir unos principios generales:

- La calle constituye uno de los tres ambientes cotidianos del ciudadano. Los otros dos son la vivienda y el trabajo.
- La visión de las calles de uso más frecuente configura de un modo decisivo la imagen, consciente o no, que cada ciudadano se forja de su ciudad.
- El espíritu cívico, el deseo de colaboración, la satisfacción íntima, están fuertemente condicionados por esta imagen personal, casi siempre inconsciente, de la ciudad.
- La intrusión visual, la polución atmosférica, las congestiones de tráfico, la falta de aparcamiento, la vulgaridad arquitectónica, la desaparición de referencias verdes y los demás atentados a la sensibilidad, no pueden compensarse con diseños más o menos afortunados de elementos muy visibles, pero secundarios.
- Es necesario plantearse filosófica y poéticamente el tema total de la vialidad urbana y sólo resolviendo los problemas fundamentales podrán plantearse «con sinceridad» el diseño de los detalles y la estética del conjunto.
- La misión básica de la vía urbana es de tipo «funcional», pero esta exigencia fundamental no justifica el abandono de una búsqueda de la belleza. Richard Neutra preconiza eliminar «la separación incomprendible del mundo de lo útil del de la estética. Dualismo que no existe en la Naturaleza exterior; plantas, árboles, animales. Todos los sentidos trabajan conjuntamente en una combinación misteriosa, invisible, medida, que en su correcta adecuación no advertimos, pero que se nos manifiesta palpablemente en estado de desfase. Este desfase amenaza la supervivencia de lo vivo, cuando rodea al hombre de artefactos que son camisas de fuerza y que pueden llegar a deformar su biología, cuando no su misma psicología».
- La decoración urbana es de una categoría distinta a la decoración privada. Requiere elementos nobles, pero robustos, de conservación sencilla por personal no muy especializado, capaces de resistir las inclemencias atmosféricas y la polución y que no provoquen por su fragilidad los instintos atávicos de la incivilidad.

— Es necesario un tamiz, a través de una dirección única y específica, que garantice la coherencia estética de todos los elementos que luchan por asentarse en la vía urbana. Desde el tráfico de vehículos y peatones hasta las redes de servicios públicos, pasando por los árboles, estatuas, farolas, papeleras, bancos, aparatos de señalización, kioscos, cabinas telefónicas... en Barcelona se han detectado casi doscientos usos distintos de la vía pública.

Coches y peatones en los centros urbanos

Por tendencias campestres, a lo Pablo y Virginia, o por pura demagogia, aparecen con insistencia digna de encomio, anatemas furibundos contra el coche. En nuestra opinión, no existe incompatibilidad entre circulación motorizada y peatonal. El dilema no está en la relación coche-hombre, sino en la inadaptación de las ciudades actuales, en la degradación continua a que las sometemos por falta de previsión y en la incapacidad de ensayar soluciones avanzadas capaces de responder a los complejos requerimientos de la vida urbana. Es verdad que, en la mayoría de los casos, será un ideal el principio de Radburn. No obstante, cierta promiscuidad entre los dos tráficos constituye a veces un atractivo para determinadas gentes, como atestiguan los centros urbanos de casi todas las ciudades del mundo. Hay, sin embargo, una serie de matices que deberían ser contrastados:

a) se requiere un tráfico motorizado «de centro», es decir «sin excesivas prisas», totalmente distinto del tráfico que atraviesa el sector con origen y destino en lugares exteriores a él. Este tráfico de centro suele ser más paciente, más humano, más tolerante, menos ruidoso.

b) la mezcla debe tener sus límites. Puede admitirse una yuxtaposición, pero no una superposición (salvo en puntos aislados y definidos). Andar por la calle, pasear, mirar escaparates son funciones incompatibles con el acoso continuo de los vehículos y con la excesiva polución atmosférica.

c) estas zonas de gran relación deben ser de carácter voluntario. Se va a ellas esporádicamente, por gusto, por iniciativa propia, pero no deben constituir puntos obligados de paso ni representar las condiciones ambientales normales. Deberán dosificarse cuidadosamente, sin peligrosas extrapolaciones.

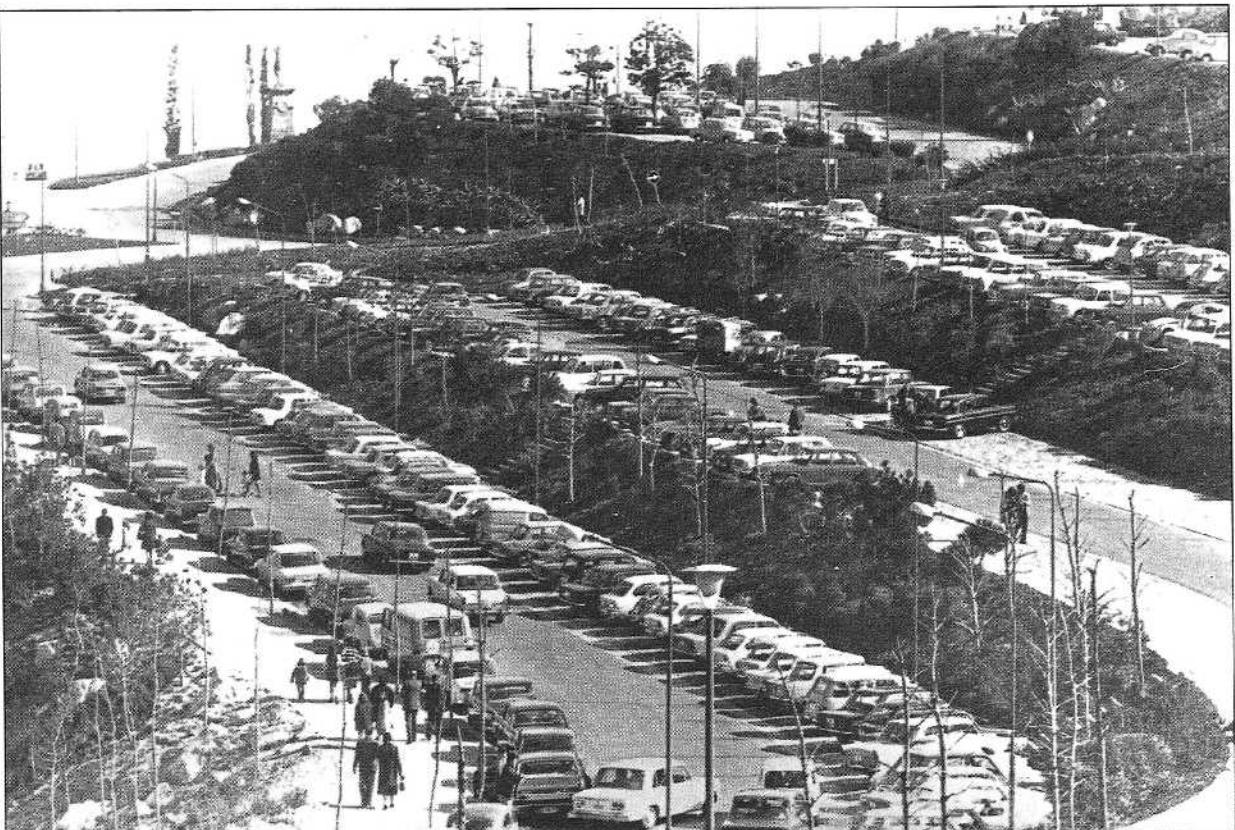
La clase media vial

Con mucha frecuencia son abandonadas a la propia suerte, sin mimos estéticos de ninguna clase, calles con poca circulación peatonal. Sin



La estética
en la
vialidad
urbana

Aparcamien-
to de coches
en la ladera
de la
Montaña de
Montjuich
de Barcelona
junto al
Parque de
Atracciones.



Puesto de
flores en Las
Ramblas.



embargo, el hecho de que los kilómetros recorridos por medios mecanizados de superficie, y de que el tiempo invertido en ello, sean muy superiores a las distancias recorridas y a los tiempos empleados por los peatones, obliga a reconsiderar esta postura y empezar a preocuparse de las calles con preponderancia del motor. Las autopistas urbanas son un ejemplo extremo de esta preocupación, que debería extenderse a la «clase media vial».

Una nueva estética

Un tema realmente sugestivo que debería ser objeto de futuras investigaciones, es el de la nueva estética a partir del movimiento rápido del espectador desde un vehículo. Ángel del Campo ha realizado estudios muy interesantes sobre el tema, pero referidos a la carretera. En un trabajo titulado «La carretera como recreo» dice que «sentir la comodidad es el trance previo y consciente de otros sentimientos subsiguientes y más elevados... Pudiéramos decir que el recreo consta de una infraestructura que es la comodidad y no hay duda que en la infraestructura de un paseo recreativo figura en primer lugar *el camino con su ambiente*».

Si consideramos además lo dicho anteriormente sobre la imagen de la ciudad, como componente cotidiano de nuestra vida urbana, se comprenderá la extraordinaria importancia de esta «estética nueva».

Son elementos de esta estética dinámica:

- los primeros planos: color y calidad de los firmes, bordillos y rigolas, características de la iluminación nocturna, clase y situación de los árboles, composición de parterres y taludes, señales de tráfico horizontales (pintura) y verticales (aparatos y paneles indicadores), ordenación de la circulación, ausencia de líneas aéreas y anuncios.
- las perspectivas lejanas: puntos altos, cambios de rasante, conjuntos arquitectónicos, grandes masas arbóreas o florales, «sky lines» armónicas.
- la importancia de las grandes masas y de las transiciones de formas y colores. Lo que los paisajistas americanos llaman la «modulación de espacios».

Embellecer la calle

Aunque con matices triunfalistas o paternalistas, ha existido siempre un interés en aprovechar la calle para acercar el arte al pueblo, que sería la faceta educativa de la estética viaria. Una larga tradición de monumentos en la vía pública así lo atestigua. Los pavimentos ornamentales y artísticos tienen también una larga historia y son muy estimables los ejemplos en casi todos los pueblos y ciudades del Sur de España. En Barcelona, aparte de las losas de piedra del Barrio Gótico, puede citarse la realización del firme del Mirador del Alcalde

en la Montaña de Montjuich, ejecutado bajo diseño del pintor Juan José Tharrats.

Colocar (Avda. de la Catedral junto a las Murallas Romanas) o conservar (Plaza de la Villa de Madrid en Barcelona) restos arqueológicos en la vía pública ha sido otra experiencia afortunada, como lo es también la decoración, por auténticos artistas, de pasos inferiores, estaciones de metro, fachadas de edificios públicos y privados.

Una frase de Miguel Ángel Asturias: «Los muros hablan. Los muros gritan. Son las voces y los gritos de la ciudad», sirvió de base para «Pictorama - 1», la primera gran exposición en la calle de cincuenta obras de artistas de distintas tendencias, que durante el verano de 1969 fueron exhibidas, bajo el patrocinio del Ayuntamiento, en diversos puntos de la ciudad, con recorridos pre establecidos.

Previsiones a largo plazo

Conviene no hacerse excesivas ilusiones en cuanto a posibles éxitos inmediatos. Únicamente será factible una vialidad confortable a través de una acción a largo plazo, en los nuevos sectores o en las nuevas ciudades. Es en la fase de planificación cuando deben preverse espacios suficientes para hacer compatibles el tráfico motorizado, los usos funcionales y las actividades humanas del peatón. Si no se proyectan barrios y ciudades nuevas para la plena motorización (un vehículo para cada dos personas), las exigencias del tráfico acabarán devorando las previsiones más aparentemente ambiciosas. Pretender que el ciudadano renuncie a la posesión o al uso discrecional del vehículo privado, en nombre de la incapacidad o la imprevisión de urbanistas y dirigentes, es la mayor de las utopías. Nunca el hombre ha renunciado a una conquista del progreso... y la invención e industrialización del coche a motor es el más espectacular y popular de los avances técnicos del siglo XX.

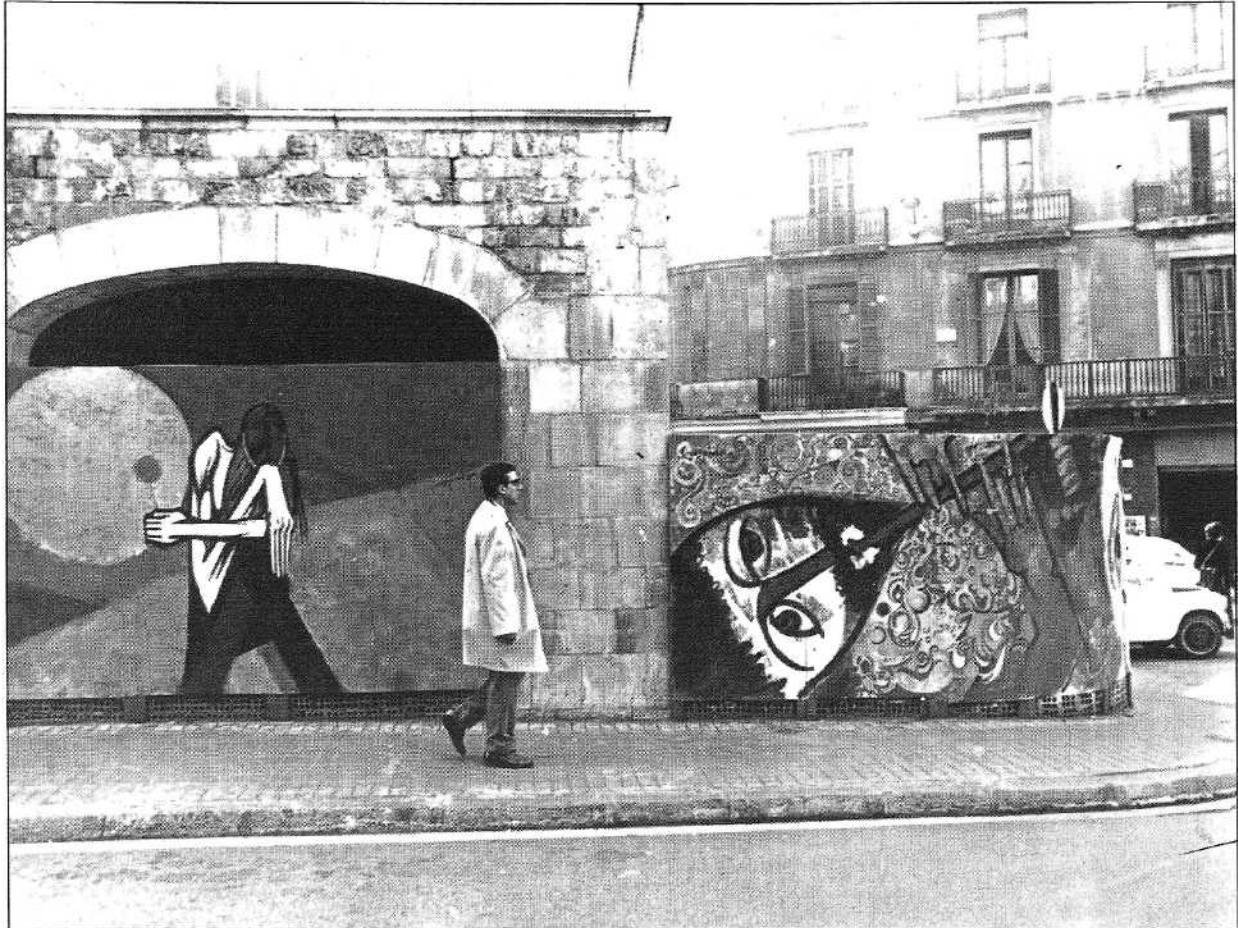
Pavimentos artísticos y ornamentales

Los pavimentos de calzadas, aceras y plazas constituyen la parte superficialmente más importante de la vialidad y todo intento de embellecerlos parece digno de tenerse en cuenta. Sin embargo, es imprescindible una tajante distinción entre lugares sin conducciones subterráneas o con galerías de servicios y el resto de la vialidad urbana, sometida a una constante cirugía para instalar, ampliar, mejorar, reparar o conservar las cada vez más numerosas instalaciones de los servicios públicos de saneamiento, agua, electricidad, teléfonos, gas, señalización, alumbrado público...

En el primer caso es posible pensar en firmes especiales de formas y colores variados. En los demás casos la experiencia enseña que a los pocos



La estética
de la
vialidad
urbana



*Exposición
al aire
libre en la
calle dels
Archs de
Barcelona.*

*Tumbas
romanas
en la Plaza
de la Villa
de Madrid
de Barcelona.*



años o meses el firme especial se convierte en un muestrario de parches sin sentido. Los grises y los negros sin pretensiones son los que mejor resisten el continuo tejer y desejar, en absoluto caprichoso, de las empresas de servicios públicos. «Excavamos para el engrandecimiento de Nueva York», es el «slogan» de las vallas de protección en la obras urbanas de aquella ciudad. Es absolutamente cierto. Los cambios técnicos son tan rápidos y la evolución de las rentas, y por tanto de las necesidades, tan acelerada que es imposible toda planificación. Las exigencias del ciudadano son tan imprevisibles a nivel individual, que no parece fuera de lugar afirmar que se rigen por un principio de indeterminación similar al formulado por Heisenberg en el microcosmos.

Por ahora, al menos, no ha podido demostrarse que exista en el mercado ningún producto artificial que asegure una persistencia de colores suficiente para admitir reparaciones posteriores. Lechadas, másticos, pigmentos, resinas epoxy, aditivos, mosaicos, pierden, sin excepción, las tonalidades, intensidades y matices iniciales. Por ello su uso sólo puede admitirse en zonas libres de instalaciones subterráneas.

En las calles normales, con su acompañamiento de tuberías y cables enterrados, debe recurrirse a los materiales tradicionales: piedras naturales, asfalto y hormigón. Son ejemplos notables, entre otros muchos, los adoquinados en arco de París, los adoquinados en círculo de Vällengby en Estocolmo, las losas de piedra de Milán o las combinaciones de ambos elementos en Roma. El Pall Mall de Londres es un clásico del «shipping» con árido de color rojo. La combinación de asfalto con bordillos, rigolas y adoquines de hormigón, a veces ligeramente coloreados en rojo, es un verdadero arte holandés que liga muy bien con el verde de sus prados y con sus jardines multicolores. Las posibilidades del ingenio y el buen gusto, aun con el empleo de materiales sencillos, quedan demostrados en las aceras de Copenhague, cuyas combinaciones de losas normalizadas de hormigón y adoquines de piedra basáltica negra, reúnen todas las ventajas imaginables: economía, facilidad de manipulación en el subsuelo, conservación sencilla, superficie agradable y posibilidades estéticas muy estimables. Los jardines japoneses de arena y cantos de río son otra demostración de las posibilidades de un uso inteligente y sensible de materiales sencillos. Otra experiencia interesante a base de áridos de distintos colores la constituyen los taludes de una de las líneas férreas de Disneyland en Estados Unidos.

Con una mezcla de materiales heterogéneos se realizó en Barcelona el ya citado Mirador del Alcalde, en el cual se emplearon granitos, areniscas, calizas, basaltos, pórfidos, cantos rodados de río, ladrillos, tochos, losetas de mortero, fondos y cabezas de botellas, tapas de fundición, chatarra... en una combinación abstracta de gran valor artístico al lado de los parterres y juegos de agua.

El arte también debe pesar, aunque se olvide casi siempre, en los trazados en planta, en los perfiles y en los acuerdos verticales. Es verdad que las posibilidades de actuación sólo se presentan en las vías y barrios nuevos, sobre todo en zonas de topografía accidentada. En la práctica suele haber una gran diferencia entre el crecimiento espontáneo (construcción casa a casa) y las actuaciones por polígonos, sean de iniciativa privada o pública.

Cuando se dispone de una superficie importante (más de 10 Ha., por ejemplo) es posible, en especial en terrenos montañosos, una aplicación de principios estéticos a la planificación y actuación urbanística.

La regla más importante podría ser la fidelidad al paisaje. No se trata de una sujeción estricta, en general incompatible con las densidades excesivamente altas. Es más bien un problema de reestructuración de los relieves naturales para conseguir unas transiciones suaves, sólo rotas esporádicamente por unas discontinuidades claras que pongan de relieve la voluntad de ordenación y manifiesten la presencia de una obra realizada por el hombre.

Desmontes y terraplenes con pendientes suaves (no inferiores a dos de base por uno de altura), corrección de antiguos torrentes, vías curvas, en cierto modo siguiendo las curvas de nivel, composición ponderada de los edificios en altura, los bloques de cuatro o cinco pisos y las viviendas unifamiliares, alternando con zonas libres de edificación o con edificios de uso público de una o dos plantas.

Es ya práctica habitual aprovechar los enlaces a distinto nivel de autopistas, autovías y calles importantes para plantaciones en taludes y espacios muertos interiores. Más importante aún es realizar un exhaustivo estudio morfológico del territorio antes de cualquier planificación, lo que permite, o permitirá más adelante, sacar partido de las perspectivas y de las zonas que requieren cierto grado de intimidad.

Aceras y plazas

Las aceras juegan un papel importante y deben cuidarse de un modo especial. En primer lugar sus dimensiones serán razonables. Múltiplos del módulo de 0,70 m. Una dimensión mínima libre de 1,40 m. si no hay construcciones laterales y de 2,10 m. si bordea una fachada. Siempre que sea posible debe dotarse de una hilera de árboles, cuyo tipo será función de las condiciones climáticas y estéticas de la región y de las posibilidades de supervivencia de la planta en atmósferas polucionadas, sin cuidados excesivamente gravosos. Incluido arbolado, la anchura óptima está comprendida entre 4 y 5 m. y no puede bajar en ningún caso de 3,50.



En los centros comerciales debería cuidarse la continuidad de los escaparates. En este sentido las fachadas mudas y ciegas de los grandes bancos constituyen un verdadero azote para las principales vías. La calle Alcalá de Madrid, la Plaza Cataluña de Barcelona, la calle Sierpes de Sevilla son ejemplos típicos de vías que han perdido casi toda su humanidad por culpa de este absurdo sistema de instalación deshumanizada que, con su reiteración, lo único que consigue es ahuyentar a los que pretendía atraer.

La dotación de elementos auxiliares con diseños cuidados es uno de los medios más eficaces para hacer atractiva la acera, la plaza y el paseo como lugar de relación. Farolas, conjuntos vegetales, fuentes, bancos, kioscos de libros y periódicos, puestos de flores, pequeños bares para refrescos, cabinas telefónicas, marquesinas en las paradas de autobuses, ventas ambulantes, esculturas o palomas, son otros tantos procedimientos empleados en los países mediterráneos para aprovechar las benignidades de sus inviernos o hacer más soportables los calores veraniegos.

Es interesante el caso de La Haya, cuyas esbeltas vitrinas, a modo de escaparates en la acera, en el corazón de su centro urbano, constituyen un elemento más de atracción y de interés. Las Ramblas de Barcelona o el Boulevard de los Italianos en París son otros dos ejemplos notables del interés que puede despertar la vía pública.

Por el contrario, la existencia de postes y líneas aéreas es un factor negativo de gran importancia, tanto por motivos estéticos, como psicológicos, de inseguridad y falta de orden y pulcritud. Tokio es un caso extremo en este sentido, y la maravilla e incluso animación de muchas de sus calles ganarian mucho con una política de instalaciones subterráneas.



Banco y farola, diseño de Gaudí, en el Paseo de Gracia de Barcelona.

Una pequeña exposición arqueológica junto a las murallas de la ciudad. Al fondo dos arcos del antiguo acueducto.



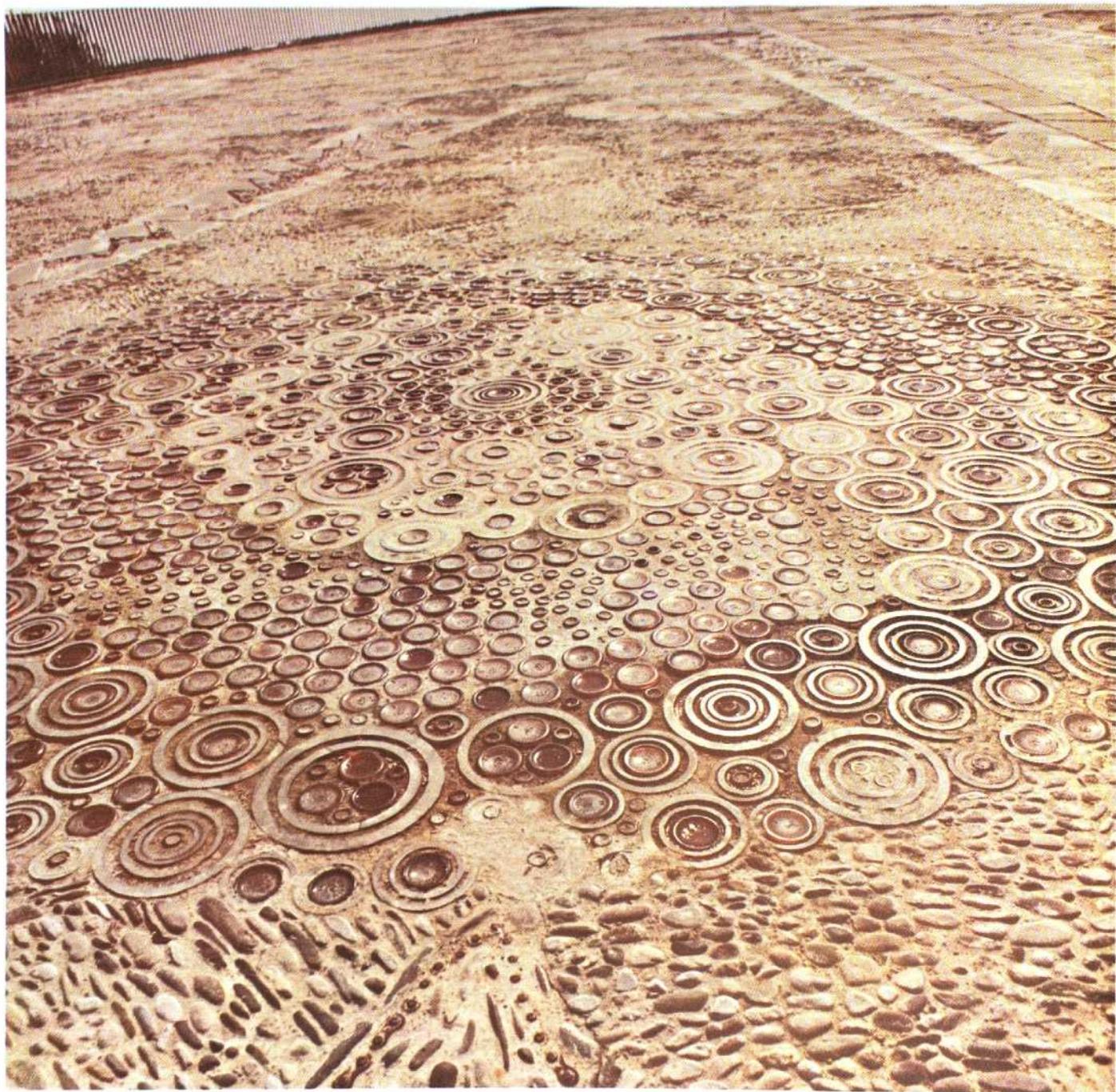
Aparcamientos

Respecto a las zonas de aparcamientos podrían repetirse muchos de los conceptos indicados para las aceras. Tienen una diferencia importante con éstas y es que su uso es más discontinuo, con lo cual es difícil mantener en aquéllas la «vida». Un primer elemento esencial son los árboles. Cada aparcamiento debería ser un pequeño bosque urbano, con árboles de gran copa y hoja perenne. Las vitrinas-escaparate se adaptan bien al concepto de uso discontinuo. Algunas esculturas o bajorelieves estratégicamente situados. Un estudio detallado de pavimentos, sin grandes pretensiones,

al estilo del que existe en las afueras de Hartogenbosch en Holanda. Podría también estudiarse la forma de combinar los grandes «parkings» con terminales o paradas de transportes públicos que asegurarían un mínimo de actividad vital durante todo el día.

Sin embargo, la mejor manera de mejorar las zonas de aparcamiento y aumentar su productividad es a través de la planificación, buscando que estén al servicio de actividades con horarios complementarios, aunque esta solución en muchos casos es difícil, por no decir imposible.

Si lo permiten las exigencias económicas, lo mejor es recurrir a los aparcamientos subterráneos o en edificios propios. En el caso de aparcamientos subterráneos deberán construirse a suficiente pro-





fundidad para permitir la existencia de una capa de tierra (a poder ser de dos metros, como mínimo) en la que sea posible la creación de unas auténticas plantaciones jardineras y la plantación de árboles. Es esta una cuestión de gran importancia para evitar la excesiva artificialidad de casi todos los centros comerciales o direccionales que se están construyendo por el mundo. Compaginar las exigencias de unas soluciones a distinto nivel con las de una vida vegetal «natural» (sin árboles raquílicos ni ridículas macetas), es requisito indispensable para no caer en la frialdad de ambientes técnicamente asépticos.

Detalles del pavimento abstracto, según diseño de Juan-José Tharrats en el Mirador del Alcalde de Montjuich (Barcelona)





La publicidad

La publicidad en la vía pública desempeña varias funciones. Por supuesto no todas son satisfactorias, pero su papel no es desdeñable. Los grandes paneles de publicidad exterior fijos, iluminados interior o exteriormente (la mayor parte), prestan en Barcelona un servicio de pantallas protectoras en medianeras al descubierto, solares sin edificar, construcciones antiguas deficientes o de altura insuficiente con relación a las colindantes, viales sin urbanizar, vallas de obras. Los anuncios luminosos dinámicos, de imágenes móviles, son de por sí elementos de interés y forman parte del decorado habitual de las principales vías urbanas.

En otros casos la publicidad se usa por razones económicas en autobuses, metros y tranvías (incluso en el exterior), marquesinas en paradas, papeleras, cabinas telefónicas, paneles luminosos indicadores del nombre de algunas calles principales. Usada con discreción, en tamaños reducidos y sin abusar de ella, no constituye en general un atentado a la belleza de la vía urbana.

También se han usado grandes paneles, en forma masiva, por períodos limitados, y en un punto concreto, para anunciar manifestaciones de interés ciudadano (Feria Internacional de Muestras, Salón del Automóvil, Festivales de Música, Temporada de Ópera, etc.). En otras ocasiones se emplea el mismo procedimiento, pero en puntos estratégicos de la ciudad y para anuncios de índole diversa (programación municipal de obras, relación de congresos y exposiciones...) La objeción que puede hacerse a este sistema es que la proliferación y persistencia de estos reclamos acaba por desfigurar las mejores perspectivas urbanas y se convierte en habitual lo que debería ser excepcional.

Las obras de fábrica

En «Razón y ser de las estructuras», Eduardo Torroja sentó los principios de una estética funcional, cuya búsqueda era para él, y así lo enseñaba a sus discípulos, una obligación moral. Se puede aplicar a las obras de fábrica la misma motivación que Jorge Uscatescu intuye en la Escultura: «crear formas que puedan suscitar un sentimiento de alegría en los hombres». Está claro que si en algún lugar es necesaria esta alegría es en medio del ambiente hostil de nuestras ciudades actuales, y parece también evidente que el máximo rendimiento de una bella obra de ingeniería se obtiene en la vialidad urbana, donde puede atraer millones de miradas cansadas de vulgaridad y ávidas de belleza.

Las obras de fábrica no sólo pueden constituir un elemento interesante, sino que deben ser puntos excepcionales en los que la Administración Pública demuestre a gritos que aprecia, respeta y fomenta los mejores impulsos de sus ciudadanos.

En primer lugar requieren un amplio entorno libre que no ahogue las perspectivas ni queden éstas empequeñecidas por la proximidad de los grandes bloques de edificios. En cuanto a las nuevas preocupaciones estéticas en las obras de fábrica en sí mismas, podría definirse como exigencia, en perspectiva lejana, la esbeltez. Al aproximarse a ellas, no pueden defraudar. Deben ser dinámicamente veraces. No se ha podido llegar a una cuantificación de relaciones óptimas, si bien parece que pueden existir ciertas reglas que liguen alturas, anchuras, luces libres, inclinaciones de los taludes para aumentar el «confort» debajo de ellas.

En el interior y a lo largo de las mismas, el ingeniero debe recurrir al escultor, al pintor, al decorador, al paisajista y no despreciar sus consejos. El británico J. Dood nos habla de amplios cinturones verdes, con árboles de gran desarrollo colocados, no en simples hileras, sino en masas más anchas. Nosotros añadiríamos: si lo permiten la especulación del suelo y las excesivas densidades.

Visiones panorámicas

La visión panorámica desde los inmuebles altos o desde las obras de fábrica elevadas debería ser objeto de especial atención, casi imposible en las viejas ciudades, con mil condicionantes, y más factible en los nuevos barrios o en las ciudades de nueva planta. En Barcelona-Ciudad el tramo de autopista a Mataró es un ejemplo de las posibilidades de estas visiones panorámicas, por cuanto se disponía de una reserva desde hace un siglo (Plan Cerdá de 1859) de 100 m. de anchura. En cambio, en la Avda. Meridiana, con sólo 40 m., el resultado es desolador: ni un árbol, ni una planta. Sólo asfalto, cemento y rejas. El director de la obra debió sufrir tanto que quiso dejar constancia de su preocupación recurriendo a pigmentar de verde el firme de las medianas...

Epílogo

Queda inédito el sugestivo mundo del ambiente nocturno de la ciudad, con las posibilidades inagotables de las iluminaciones de monumentos, jardines, anuncios, escaparates..., como tampoco es posible abordar la necesidad de tratamientos especiales de muros, escaleras, estaciones de «metro» y tantos y tantos ambientes públicos que forman la vida del ciudadano. Posiblemente la síntesis más operativa sea recalcar la urgencia de plantearse la figura del «coordinador de la estética viaria», que asegure la integración de las artes, recoja y unifique criterios, promocione iniciativas, busque recursos y cree conciencia comunitaria.

La estética en la vialidad urbana no es un lujo superfluo. Es una exigencia moral y una necesidad para el equilibrio psicológico del ciudadano. ■