

IMAGEN URBANA Y CONTAMINACIÓN VISUAL*

Alejandro Reséndiz B.

Según el *Glosario de Términos sobre el Medio Ambiente*,¹ “medio ambiente es todo lo que rodea al ser humano, y comprende los elementos naturales, elementos artificiales y elementos sociales”, los cuales están interrelacionados entre sí, dando el siguiente esquema para su clara concepción:



La ciudad entendida como fenómeno eminentemente social, artificial e inserta en un ambiente natural, representa en su totalidad al medio ambiente del ser urbano y conjuga por sí misma y en sí misma, todas las interrelaciones dadas entre los elementos antes citados, donde el fenómeno de la contaminación representa uno de los aspectos de degradación más relevantes en la crisis actual que vive la ciudad.

Recurriendo nuevamente al Glosario antes citado, la definición de contaminación se podría entender como: “Alteración de un hábitat por la incorporación de sustancias extrañas capaces de hacerlo menos favorable para los seres vivientes que lo pueblan”,²

a lo que se tendría que agregar en términos más amplios al lenguaje propio del biólogo, que no sólo las sustancias extrañas alteran al medio ambiente, sino todos aquellos fenómenos de desequilibrio ambiental relacionados a los elementos constitutivos del medio ambiente antes citados.

Igualmente importante es citar los términos considerados en la legislación mexicana para el fenómeno de la contaminación:

“La presencia en el ambiente de uno o más contaminantes o cualquier contaminación de ellos que perjudique o resulte nocivo a la vida, la salud y el bienestar humano, la flora y la fauna o degraden la calidad del aire, del agua del suelo o de los bienes y recursos en general”.³

En este sentido, si reconsideramos el último párrafo de la cita anterior: “degraden la calidad [...] de los bienes y recursos en general”, vemos con claridad que en la ley se hace una referencia puntual a los agentes de deterioro ambiental o contaminantes que inciden, directa o indirectamente en los bienes y recursos con que han contado los centros de población a lo largo del devenir histórico de los mismos; como sería la contaminación visual que se presenta en ciudades y poblaciones.

Bajo estas premisas, entenderíamos que el medio ambiente natural, artificial y social de la ciudad se ve seriamente alterado y deteriorado cuando aparece una multiplicidad de objetos ajenos al entorno o contexto de su hábitat; como son los anuncios publicitarios de todo tipo que prácticamente han invadido nuestro paisaje cotidiano; los postes, señalamientos y avisos, que obstaculizan las perspectivas del peatón, dando prioridad a la minoría privilegiada que posee un vehículo motorizado. Los múltiples cables, que a manera de maraña, invaden el espacio de la vía pública; el desorden y caos urbano derivado de la falta de cumplimiento de las normas de uso del suelo y adecuación al contexto de las calles, secto-

* El presente artículo fue realizado con base en la ponencia “Contaminación Visual” presentada el 9 de abril de 1997 en el Seminario-Taller “Ciudad y Medio Ambiente.”



res, barrios y la ciudad en general, y la ausencia del sentido de diseño arquitectónico y urbano que priva en las construcciones de toda la ciudad: como son el disímulo uso de los materiales y acabados, colores y texturas, alturas, parámetros, alineamientos, volúmenes, tipologías ¿estilísticas?, vanos y macizos, dispuestos en tal forma que su imagen sólo refleja el caos de una sociedad, donde la ausencia total de la memoria histórica y sentido de armonía, orden y composición caracterizan la figura *moderna* de nuestro entorno urbano-arquitectónico.

La ciudad en el curso de su historia

En un brevísimo recorrido por la historia de la humanidad y de las ciudades, tomando sólo algunos paradigmas relevantes; actualmente puede constatar en las ruinas que aún permanecen, la armonía prevaleciente en la ciudad clásica. En la Acrópolis, expresa Cesari Brandi: "Nada más augusto que aquellas columnas divinamente dimensionadas y aquellos ritmos; a un trecho, a un paso, la roca bruta, salvaje, confusa, sobre cuyo zigzag montaba la rampa [...] Es así como esa roca venerada conserva escrita toda su historia, de un modo que solamente los doctos, ciertamente, saben leerla, pero que de ninguna manera es discutible..."⁴. Con esto, observamos que existía una total congruencia entre los diferentes elementos

compositivos de la arquitectura y la ciudad; la uniformidad de los materiales salta a la vista, la jerarquía de las construcciones según su significado religioso y social, la adecuación a la morfología del terreno, los recorridos peatonales que mantenían una maravillosa secuencia de espacios, formas y volúmenes, los remates visuales sorprendentes, pero no por eso accidentales; y obviamente una unidad de estilo que hace del conjunto una lección de armonía y adecuación al medio ambiente. Lo que Brandi describe con gran sensibilidad: "...la supremacía de la espacialidad de la estatua o del monumento, del espacio natural, se presentaba, en una receptividad tan directa, de golpe, sin necesidad de mediación, de recuerdos, de ambientes..."⁵.

En la ciudad romana el concepto de espacio cambia fundamentalmente, en tanto que, "Los griegos, que fundaron nuestro concepto de humanidad, llevan el espacio a escala humana, lo entienden siempre, no en sí mismo, sino como vestimenta del hombre, es decir plásticamente..."⁶, el romano abandona la contemplación estética de sus ciudades para transformarla en el ámbito de la vida y gobierno de un imperio avasallador de las culturas de la época, y como todo *buen* imperio materializa en sus espacios, tanto interiores como exteriores, la grandeza de su poderío militar y ansia de conquista. En los restos del *Forum Romanum* se percibe esta intención grandilocuente, advirtiéndose igualmente que en él había un

gran desorden, superposición de grandes y múltiples estructuras que no se entienden con claridad y el espacio público se confunde por la falta de límites precisos "El Forum era un lugar en que se acumulaban las cosas sin criterio de selección, En Grecia hubiera sido inconcebible que la cárcel, el *carcer*, se levantase junto al *rostrum*, la tribuna para los oradores públicos. Carcer, rostrum, templos, depósitos y *comitium* (baluarte de los patricios) formaban el núcleo del foro de Roma [...] A pesar de todas las diferencias entre Grecia y Roma, en las que se revela la discrepancia en cuanto a la vida de la comunidad, se sobreponen en todo los rasgos comunes. Tanto en el ágora como en el foro se consideraba sacrosanto el derecho del peatón ..."⁷. De la cita anterior, se puede desprender la lección que nos da la historia, en el sentido más significativo de ésta; cuando, no obstante las determinantes del desarrollo tecnológico y las peculiaridades de los sistemas político, económico y social, no se invade el espacio esencial del ciudadano, existiendo un gran respeto a su espacio urbano.

Dando un salto en la historia, en la ciudad medieval tenemos otro prototipo significativo que marca un hito en la conformación de los asentamientos humanos y que por sus características de unidad en la diversidad, nos demuestra nuevamente que un medio ambiente libre de contaminantes visuales, se logra sin necesidad de la uniformidad de elementos, un ámbito bellísimo del hábitat, que no obstante los serios problemas de todo tipo (epidemias, guerras, invasiones, etc) que enfrentó la época, materializa en la imagen que aún nos queda, un equilibrio en la relación del hombre con los elementos artificiales que él mismo construyó, pero sin destruir el medio ambiente de su entorno. Para Hauser, "Las ciudades de este momento se diferencian de las *poleis* de la Antigüedad ante todo en que estas últimas eran centros administrativos y políticos, mientras que las ciudades de la Edad Media lo son casi exclusivamente de intercambio de mercancías y en ellas la dinamización de la vida se realiza de forma más rápida..."⁸. La incursión del comercio en la estructura urbana no alteró radicalmente la imagen de la ciudad medieval; al menos así lo demuestran los numerosos ejemplos que han permanecido hasta nuestros días, por lo que nuevamente la historia es un elemento aleccionador de que los cambios y nuevos equipamientos urbanos, pueden adaptarse sin mayor conflicto a los demás elementos de la *polis*, "La transformación de todo el sistema material en un juego de fuerzas, la disolución de todo lo rígido y estático en una dialéctica de funciones y subordinaciones, esta corriente y afluencia, esta circulación y transformación de energías, despiertan la impresión de que ante nuestros ojos se desarrolla un conflicto dramático..."⁹. En la actualidad dicho conflicto es patente y grave, cuando, desde el comercio ambulante, hasta los grandes concentraciones comerciales, han dislocado la vida de las ciudades; los primeros como una de las pocas alternativas a la sobrevivencia de grandes sectores de desempleados que han hecho de la calle una posesión colectiva, bloqueando e impidiendo con esto, el libre tránsito del peatón; y en el caso de los segundos, dispuestos de tal forma, que provocan desplazamientos vehiculares enormes y muchas veces innecesarios en pos de un consumismo desmedido y apoyados por los grandes medios de comunicación y anuncios publicitarios contaminantes.

Posteriormente a la época medieval, la ciudad renacentista abre sus puertas a nuevas formas del espacio urbano, donde la plaza y la calle adquieren una cualidad hasta entonces desconocida por la inserción de la luz como factor determinante en la percepción del espacio urbano y su arquitectura, la que no obstante recurrir nuevamente a las formas clásicas, mantiene el espacio público para el ciudadano y reivindica el ámbito verde en la ciudad; reincorporando el jardín a la vivienda, y el parque a la ciudad. En este sentido, en los poblados renacentistas se reintegra el color en la nueva perspectiva e imagen de la arquitectura-ciudad y la visual del conjunto es congruente con la armonía proveniente de la época clásica. Arnold Hauser escribe: "Con el Renacimiento se da un cambio sólo en el sentido de que el simbolismo metafísico (de la edad media) se desvanece totalmente y el artista se limita siempre, resuelta y conscientemente, a representar el mundo sensible [...] Lo esencial en esta concepción artística es el principio de la unidad y la fuerza del efecto total..."¹⁰, situación que la ciudad renacentista expresa rotundamente en su conformación urbana, donde la totalidad de la imagen obliga a abarcar visualmente todas las partes, no obstante el significado y expresión individual del detalle, edificio o calle. Así mismo, si la obra arquitectónica retoma los parámetros clásicos en su concepción de un orden superior y de una ciencia exacta, "Así como el hombre es imagen de Dios y las proporciones





de su cuerpo proviene de la voluntad divina, del mismo modo las proporciones de la arquitectura deben abarcar y expresar el orden cósmico..."¹¹, igualmente las ciudades expresan ese orden cósmico y proporciones que deberían regir toda composición humana; así la arquitectura-ciudad del renacimiento se estructura bajo las normas del *cardus y decumanus*, que en forma rectangular abre las perspectivas visuales de las calles hacia el paisaje circundante, límite del ámbito espacial del ciudadano. Eugenio Garin sintetiza dichas ideas en su concepción de la ciudad ideal del Renacimiento, cuando expresa: "*Hombre y naturaleza, razón humana y leyes naturales, y la ciudad racional: la ciudad construida de acuerdo con la razón y a medida del hombre, pero también la ciudad que responde perfectamente a la naturaleza del hombre...*"¹².

De este modo, en el devenir histórico del hemisferio occidental surge la ciudad barroca, neoclásica y romántica, sólo por nombrar algunas de las épocas y estilos mas significativos, donde se mantuvieron generalmente patrones del modelo renacentista y de crecimiento equilibrado y consolidación urbana acordes con la escala de sus habitantes; hasta llegar a un momento clave en la humanidad

como lo fue la revolución industrial, que marcó un parteaguas en el desarrollo urbano, cuando "En la ciudad, en el curso de la historia (de su historia), el valor de cambio ha ido imponiéndose al valor de uso..."¹³, como interpreta Lefebvre a la ciudad como un hecho económico, como sede del poder económico del capital, derivado a su vez del poder político que lo sustenta, protege y a veces lo regula. Es un hecho incuestionable que todos los excesos que padecen nuestras ciudades tercermundistas parten de la situación de no regulación del poder económico del capital, el cual sobrepasa todo lo planeado y no planeado en cuestión urbana, y así, "...también la economía política y la ideología (que según Marx, no se suma del todo a la economía política, en cuanto ésta es ya ideología: lo que no quiere decir que no tenga ninguna eficacia)..."¹⁴, son los instrumentos por excelencia del Estado, para igualmente garantizar los medios de producción que se dan fundamentalmente en la ciudad industrial. "La fábrica, como fuente y modelo a la vez de la ciudad burguesa, adquiere aquí un significado multifacético. En tanto que personificación de la acumulación de capital y la producción por la producción, se convierte en el genio que logra el crecimiento eco-

nómico ilimitado al tiempo que suministra los componentes del crecimiento urbano ilimitado..."¹⁵.

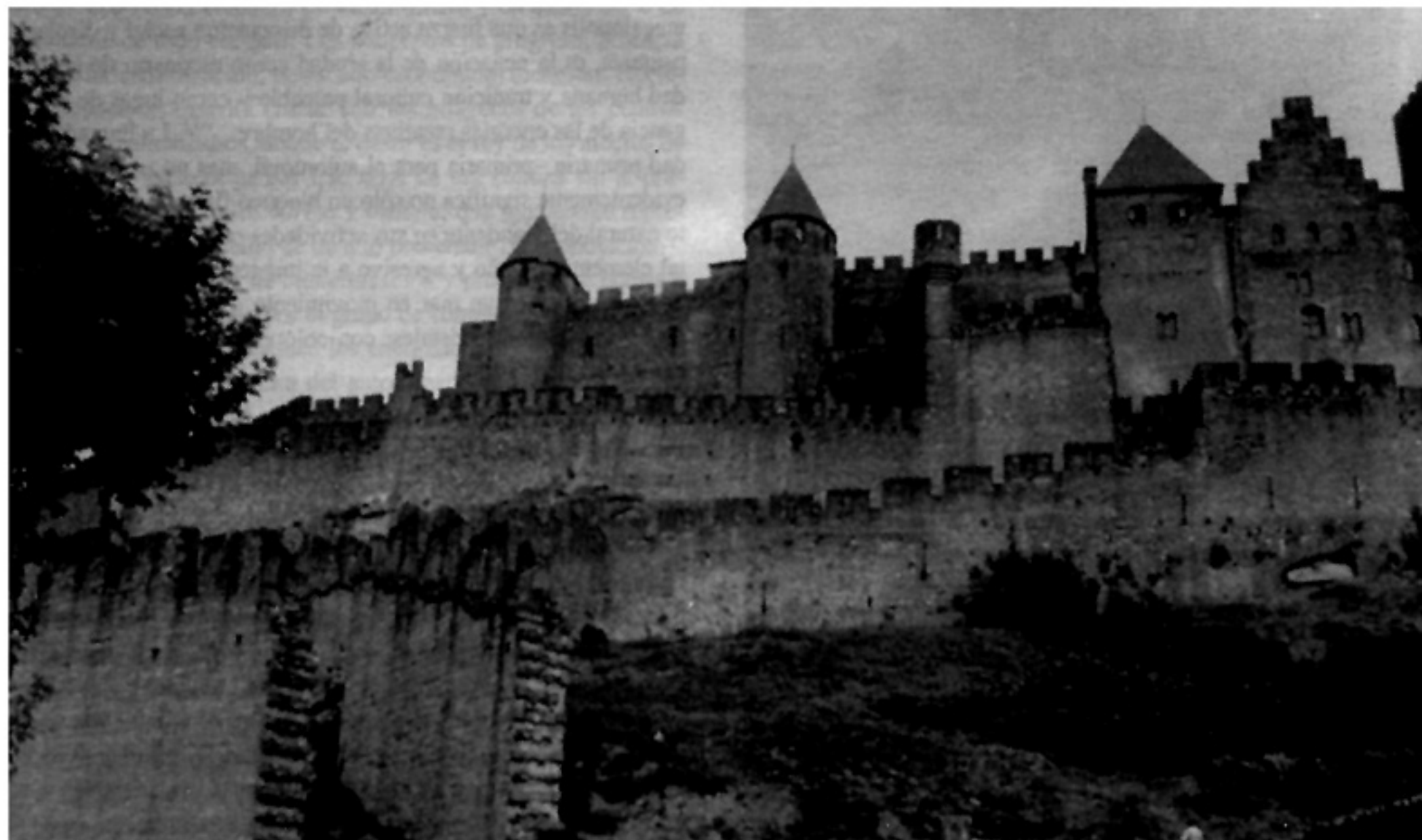
Sin embargo, ¿cuál ha sido el costo social que la ciudad ha tenido que pagar en pos de su consolidación como centro de producción? Seguramente se podrían enumerar un sin fin de factores de toda índole, por lo que sólo se hará referencia al crecimiento explosivo e incontrolado de los centros urbanos de nuestra época, los cuales tienen como antecedente histórico la revolución industrial, donde el fenómeno de la migración campo-ciudad generó una nueva situación entre los factores de la producción y la conformación de la ciudades: "Durante la mayor parte de la historia precapitalista, la vida de la ciudad nunca tuvo una base urbana tan completa como parece disfrutar hoy en día. Los centros urbanos eran en gran medida puntos focales de las relaciones agrarias circundantes [...] Por más que la vida de la ciudad originase sus propias fuerzas sociales, y entrase, además, frecuentemente en conflicto con la tierra, la economía agraria determinaba los límites históricos a cualquier desarrollo urbano..."¹⁶ Con la revolución industrial se genera una nueva clase social: la obrera, que según los socialistas utópicos del siglo XIX, requería de un equipamiento *ad-hoc* a su función económica, transformando las estructuras urbanas hasta entonces conocidas. "Estos planes formulados por los socialistas utópicos Robert Owen y Charles Fourier, contemplaban la reestructuración total de la vida urbana con base a criterios por los que fundían la ciudad con el campo y la industria con la agricultura..."¹⁷. Sin embargo, la percepción social del fenómeno urbano por los utopistas queda descartada por las teorías marxistas, ya que: "La crítica marxista distingue escrupulosamente el *socialismo científico* frente a sus antecedentes utópicos [...] y En la *Cuestión del Alojamiento*

(1872), Engels descalifica con firmeza cualquier intento de formular nuevos esquemas para la ciudad y el alojamiento de la clase obrera antes de que se produzca la revolución socialista..."¹⁸.

A partir de este momento histórico de la humanidad, se han precipitado en forma constante y con un crecimiento cada vez mayor, los agentes de deterioro ambiental de la ciudad que han trastocado irreversiblemente todos los elementos constitutivos del medio natural, artificial y social; dando como resultado las metrópolis y megalópolis que padecemos ahora, prototipo de la involución y del deterioro de la calidad de vida de sus habitantes. Con la revolución industrial, el uso de la máquina de vapor y sus combustibles: el carbón vegetal y mineral, y posteriormente el uso indiscriminado del petróleo y sus derivados, se inicia de hecho el fenómeno de la contaminación atmosférica, que vendría a significar uno de los aspectos más críticos en la vida de la ciudad, en especial la tercermundista, caracterizada por su crecimiento incontrolado y caótico que apreciamos en la actualidad, donde conjuntamente a la problemática señalada, se presenta con mayor crudeza el fenómeno de la contaminación visual y su incidencia en la crisis urbana de nuestro tiempo. Señala Bookchin: "El planteamiento urbano contemporáneo no ofrece ninguna solución ante tan catastrófica tendencia, pues se inscribe en los mismos factores sociales que producen la actual ruina de la ciudad..."¹⁹.

El villano de la película

En esta rápida visión histórica de la ciudad, existe otro acontecimiento que ha sido determinante en la degradación del medio ambiente de las ciudades y por ende de su imagen, me refiero a la



invención del automóvil y su reproducción masiva e incontrolable, que condujo paralelamente a la transformación definitiva de las calles, callejones y paseos en la llamada por los urbanistas *infraestructura vial*; donde el automóvil en particular y los medios de transporte en general, se han ido adueñando paulatina e irremediablemente del espacio del peatón que hasta entonces era básicamente su poseedor. Aquí es necesario aclarar que anteriormente a la aparición del automóvil, existieron los carruajes, carretas, coches, etcétera, en conjunción con el uso del animal; como medios de transporte de personas y mercancías; pero que debido a su escala, escasa cantidad y poca velocidad de desplazamiento, no representaron a lo largo de la historia alteraciones significativas a la urbe y su imagen. Conjuntamente con la aparición del automotor, la circulación del ciudadano se ve restringida a la acera; la cual, en sus dimensiones se ajusta a los carriles de circulación del automóvil, mas no a su original usufructuario. "El espacio personificado y la escala humana se desintegran en el espacio institucional y el gigantismo urbano, jerárquicamente fundamentados en la dominación impersonal del hombre por el hombre y en la destrucción de la



naturaleza por una sociedad rapaz cuya única motivación es la producción por la producción..."²⁰.

Con la aparición del coche, el camión y el autobús, las vías se vieron invadidas con señalizaciones de todo tipo, tamaño y color, colocadas en forma aparentemente funcional, pero olvidando el sentido perceptual del peatón, el cual se ve agredido no solo visualmente, sino también por bloqueos físicos, por los postes y soportes que impiden en muchos casos una libre circulación en las reducidas aceras e intersecciones de las mismas "Este cáncer urbano se descompone física, moral y logísticamente, pues ni siquiera funciona, según sus propios valores, como escenario eficaz para la producción y comercialización de mercancías..."²¹.

Con la creciente demanda de infraestructura vial, propiciado por el aumento incontrolado del parque vehicular y las cada vez mas grandes distancias de recorridos entre las diferentes áreas urbanas; surgieron a nivel mundial a partir de los años cuarenta, los viaductos, vías expresas, vías rápidas, ejes viales, periféricos, etc. en conjunción con las autopistas que ligan los centros de población a nivel regional y nacional. Los primeros impactaron la vida del habitante de manera total, afectando seriamente al medio ambiente de las ciudades; no sólo por la contaminación atmosférica producida por los automotores, sino también y drásticamente, por el incremento de superficies pavimentadas que impiden la absorción natural del agua de lluvia a los mantos acuíferos del subsuelo; con los cambios climáticos subsecuentes por la reflexión de calor en los propios pavimentos; e igualmente con la producción de ruido por los motores de combustión interna, —donde se ha medido que sobrepasa en mucho los decibeles aceptables por el oído—. Asimismo, con la construcción de dicha infraestructura se conformaron verdaderas barreras y bordes infranqueables para el habitante de los barrios y sectores donde se construyeron estas vialidades; "La megalópolis es una fuerza activa de disociación social y disolución psíquica, es la negación de la ciudad como escenario de proximidad humana y tradición cultural palpable y como lugar de convergencia de las energías creativas del hombre..."²². La llamada vialidad primaria —primaria para el automóvil, mas no para el peatón— evidentemente significa no sólo un bloqueo físico al desplazamiento natural del viandante en sus actividades cotidianas; sino también un elemento extraño y agresivo a la imagen del contexto; al verse éste invadido por un mar en movimiento, con oleadas de reflejos de luz solar en sus cristales; con colores, formas, gases y humos agobiantes a la vista.

Muerte al invasor

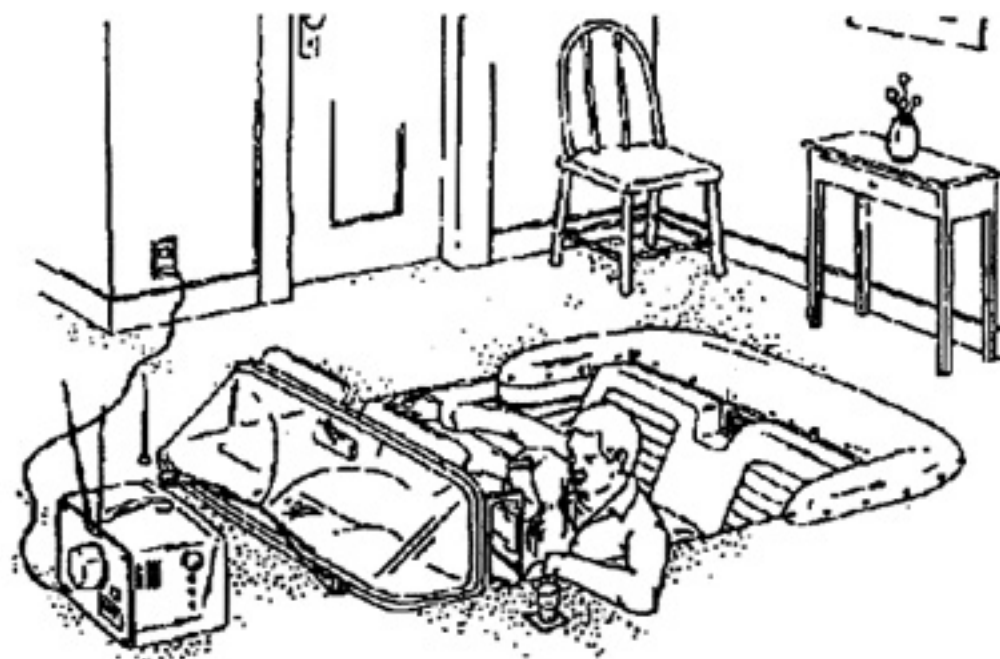
De acuerdo a lo anterior, pareciera ser que en el presente ensayo se está asumiendo una postura *tradicionalista* o bien *utópica* ante los fenómenos concomitantes al desarrollo de las ciudades; donde si bien se ha cuestionado el uso del automóvil por su carácter, clara y evidentemente contaminante, pocas veces se ha preguntado el verdadero sentido de este medio de transporte individual, y se le justifica como *indispensable* o *mal necesario* bajo los actuales parámetros de la vida moderna, en la cual las diferentes actividades cotidianas del ciudadano se ubican a distancias considerables y con un tiempo de traslado significativo. Bajo esta premisa, aparente-



mente todo el sentido de la vida moderna estaría ligado irremediablemente al uso del automóvil, tal cual ha sido el patrón de desarrollo urbano de las ciudades estadounidenses y en buena parte de la economía de todo ese país. Los conceptos de progreso, potencia mundial, industrialización, desarrollo económico, bienestar, etcétera, se pueden fácilmente cruzar con las imágenes de los centros urbanos norteamericanos, donde el *carro* es el rey de los medios de transporte. Ni siquiera pensar qué sería de esa *cultura* sin la presencia omnipotente de los *carros y trailers*, que igualmente representan el bien máspreciado de un alto porcentaje de la población.

Esta particular visión de modernización y progreso fue puesta e impuesta a todo el mundo por el grupo de compañías transnacionales que manejan en su totalidad los energéticos y los automotores, e impulsado la nueva cultura del auto, ligada al *american way of life* que se convirtió en el prototipo a alcanzar por la sociedad globalizada, y donde las ciudades pretenden igualmente semejarse a esa imagen televisiva de rascacielos, puentes y súpercarreteras por doquier.

Sin embargo, si el proceso de urbanización característico de nuestra época y el crecimiento incontrolado de las ciudades darian como resultado lógico una infraestructura vial y de medios de transporte de personas y mercancías en la forma que la conocemos y padecemos, el hecho de haber concebido dicho fenómeno como la solución a problemas individuales sustentado e instrumentado por obra pública y con un alto costo económico y social, transgredió el sentido mismo de la ciudad como un hecho social y colectivo, imagen y reflejo de una cultura masificada, donde los intereses



Auto-televisión. Idea de Philip Garner en *Arquitectura Alternativa*, Horst Schmidt-Brüner, Edit. Dumont, 1980.

individuales deberían de someterse y ubicarse en el marco de los intereses de la comunidad. No puede ser aceptable que la vía pública se haya privatizado de hecho, cuando una minoría (aproximadamente sólo el 17% de la población, en el caso del área metropolitana de la ciudad de México, posee un automóvil y el uso del transporte público —en manos mayoritariamente privadas— ocupa un mínimo porcentaje del área utilizada por el medio particular), se ha apoderado de calles, avenidas, paseos y plazas expulsando al peatón de estos espacios públicos, limitándolos, como ya se ha dicho, al uso restringido y cada vez mas limitado de las aceras “Los Ángeles se ve a través de un parabrisas. Por el enorme tama-