

La fachada posterior del paisaje urbano

Sky(back)line

JOAN NOGUÉ

Parece como si, de pronto, de la noche a la mañana, pueblos, villas y ciudades hubieran decidido darnos la espalda para mirar hacia otro lado; como si hubieran dado la vuelta sobre sí mismos y dejaran de mirarnos de frente. Parece como si nos hubiéramos metido en su patio trasero sin permiso y hubiéramos pillado a decenas de núcleos de población con la casa por barrer. Esta es exactamente la sensación que noto al circular por las variantes que se han extendido a lo largo y ancho del país en estos últimos años. Al conducir por ellas me inunda una cierta sensación de fisgoneo, como si estuviera escudri-

bía sido la fachada principal del núcleo en cuestión, esto es aquella imagen percibida y vivida durante generaciones; una imagen que conformó en su momento el estereotipo paisajístico del lugar y que penetró en el imaginario colectivo de la ciudadanía. Será interesante analizar a partir de ahora qué va a suceder con estos nuevos espacios y los paisajes más bien desolados que los caracterizan, sobre todo en aquellos casos en los que, por diversas razones, interesa –y mucho– que el conductor se decida a salir del cinturón orbital y a visitar el lugar. Por de pronto, los especialistas en *citymarketing* y en *landscape branding* se han limitado a trasla-

nuevo frente urbano y la función –también iconográfica– de un patio trasero que ha dejado de actuar como tal.

No es sólo el trazado de estos ejes de circunvalación por las periferias urbanas lo que ha dado la vuelta al calcetín. Algo parecido sucede con las nuevas líneas ferroviarias, tanto las convencionales como las recorridas por trenes de alta velocidad. Nuevas perspectivas, nuevos encuadres, nuevos puntos de vista surgen de la nada. También en este caso miles de viajeros van a percibir de otra manera y desde otro ángulo el mismo lugar en el que durante años han vivido o por el que simplemente han transitado. Tendrán que rehacer sus imaginarios paisajísticos. En las ciudades industriales y portuarias tradicionales, el frente marítimo, al que se le ha dado la espalda durante siglos y por el que solían circular los trenes de mercancías, se ha reconvertido en cotizada fachada y en emblema e icono de los más logra-

verdaderos puntos de destino. Se aterriza en los aeropuertos de Treviso y de Girona-Costa Brava, pero adonde realmente se *llega* es a Venecia y a Barcelona, respectivamente. No estamos asistiendo sólo a la emergencia de vuelos y aeropuertos *low cost*, sino también a la creación de paisajes *low cost*, muy propios de las nuevas trastiendas territoriales.

Si nos situamos a un nivel estrictamente arquitectónico, nos daremos cuenta de que esta ha sido una cuestión que también ha interesado a la arquitectura. La dicotomía *delante* versus *detrás* ha estado siempre presente a lo largo de la historia de la arquitectura y, en general, el primero de ambos polos –esto es, la fachada– ha sido el que ha monopolizado la atención de los arquitectos. Esta ha actuado históricamente como si de un diafragma se tratara, como un elemento de mediación y de transición entre el interior del edificio y el espacio público. Ya sea con total autonomía expresiva en relación con el edificio al que pertenece, ya sea considerada como una simple traslación planimétrica de la planta, lo cierto es que la fachada ha estructurado y condicionado el paisaje urbano, un paisaje conformado a partir de la suma de decenas de fachadas individuales... y de espacios ocultos a la vista, es decir, la trastienda de los edificios. Estos espacios opacos han penetrado en el inconsciente colectivo a través de la literatura y, más recientemente, del cine. Sin ir más lejos, la novela negra y el cómic norteamericano han sabido sacar un gran partido de estos espacios más bien lúgubres: Batman, por ejemplo, se mueve casi siempre por *detrás* de los edificios, en una escenografía en la que son recurrentes las escaleras de incendios, los contenedores de basura, las tapas del alcantarillado y algún coche abandonado.

En cambio, y no por azar, Superman, la encarnación del héroe que lucha por el bien, se mueve por la parte delantera de los edificios, entre fachadas imponentes y casi siempre bien iluminadas. Sea como fuere, lo cierto es que el tema ha merecido la atención de la arquitectura, como muestra Daniela Colafranceschi en su lúcido ensayo *Architettura in superficie* (1995), inexplicablemente aún no traducido al español. Según la autora, el gran salto que dio hace unos años una parte significativa de la arquitectura contemporánea en el tema que aquí nos ocupa consistió en superar esta oposición delante/detrás y dar más protagonismo a toda la *piel* del edificio como elemento de diálogo con la ciudad. Se trataba de pensar el *envoltorio* del edificio en su conjunto con el ánimo de evitar la discriminación e infravaloración de una de sus partes. ¿No ha llegado ya la hora de aplicar la misma filosofía al conjunto del territorio? |



El nuevo trazado de la A-26 a su paso por Sant Jaume de Llierca, Garrotxa

FOTOGRAFÍA: JOAN NOGUÉ

ñando, husmeando. De hecho, en el fondo en realidad es así: estos nuevos trazados que sortean el interior del casco urbano discurren por detrás, por los espacios aún libres de las periferias urbanas. Se meten por aquellos espacios hasta ahora más íntimos y escamoteados a la vista; espacios en los que uno siempre espera encontrar –y encuentra– un cierto caos y desorden y en los que se acumulan sin ton ni son los más diversos artefactos, en su mayoría en desuso. Es un paisaje de rebotica.

Para miles de automovilistas, este detrás se convierte en delante, es decir en la nueva y auténtica fachada del núcleo urbano que se ha circunvalado. La inmensa mayoría de estos ciudadanos no pondrán jamás un pie en el centro urbano y, por ello mismo, no tendrán ocasión de contemplar la que hasta ahora –y quizá durante siglos– ha-

dar a las nuevas rondas el estereotipo conocido y consumido y *el skyline* tradicional, aunque lo que el automovilista perciba en la realidad no tenga nada que ver con ello. Para *acercarse* al transeúnte, estos estrategias se sirven de enormes carteles publicitarios con fotogra-

Asistimos a la creación de paisajes 'low cost', muy propios de las nuevas trastiendas territoriales

fías de dimensiones colosales en las que se muestra la imagen más típica y estereotipada posible de la ciudad o el pueblo en cuestión.

Tengo para mí que no es esa la mejor manera de proceder y que habría que concentrar los esfuerzos y los recursos en repensar este

dos procesos de gentrificación urbana del último cuarto del siglo XX. No hay más que pasearse por el Moll de la Fusta de Barcelona o por Puerto Madero en Buenos Aires, entre decenas de casos parecidos, para darse cuenta de ello. Pocos *patios traseros* como los frentes marítimos han cambiado su aspecto y sus funciones con tanta rapidez e intensidad.

¿No estará sucediendo algo parecido, aunque a una escala más territorial que urbana, con los nuevos aeropuertos *low cost*? Más y más ciudadanos europeos llegan a las grandes capitales por la *puerta de detrás*, esto es por aeropuertos de segunda categoría situados a un centenar de kilómetros del destino real. Los vuelos de bajo coste han quitado el polvo a pequeños aeropuertos anodinos y de aspecto fantasmagórico y banal que sirven como simple puerta de entrada a los