

Paisaje sonoro de ciudades

Hildegard Westerkamp

Este texto fue presentado originalmente en el Simposio “Del Bauhaus al Paisaje Sonoro”, organizado por el Goethe Institute Tokyo en Octubre 1994. En él, comparé los paisajes sonoros de dos ciudades: Brasilia, capital de Brasil, y Nueva Delhi, capital de India. Luego de realizar talleres de paisajes sonoros en ambas ciudades, entre 1992 y 1994, quedé sorprendida por el enorme contraste entre ellas. Ambas son ciudades de dimensiones e historias muy distintas, y me interesó discutir las desde la perspectiva del visitante, del viajero foráneo, enfocándome en algunos aspectos sónicos de cada ciudad de modo comparativo.

Ahora es junio 2014, y luego de volver a leer el texto original he decidido dejarlo más o menos como estaba. Como no he regresado a ninguna de dichas ciudades desde los noventas, no puedo renovar mis observaciones de modo competente al estado actual de las cosas. Mucho ha cambiado en ambas ciudades, de partida el tamaño de sus poblaciones y la densidad del tráfico, pero lo fundamental de este artículo no ha cambiado significativamente y, de hecho, reviste hoy de mayor atención. Donde ha sido necesario y posible, he ajustado y renovado el texto de manera acorde.

El primer sonido que un visitante escucha al llegar a una nueva ciudad, desde la ventana del hotel, es el del tráfico. Luego usualmente escucha aquellos que destacan del ambiente urbano, como señales o sonidos típicos. Finalmente, si se queda un tiempo suficiente, gradualmente se volverá sensitivo al paisaje sonoro que comparten los habitantes de la ciudad. Discutiré ambas ciudades siguiendo ese proceso.

1. Paisaje sonoro de Brasilia

La idea de mover la capital de Brasil lejos de la costa existió desde la segunda mitad del siglo XVIII como una manera de poblar, desarrollar y asegurar el vasto interior del país (Holston, 1989). A mediados de los cincuenta, durante la campaña presidencial de Juscelino Kubitschek, finalmente se propuso

como un proyecto concreto y se realizó al poco tiempo. Brasilia tiene hoy 24 años de edad y cerca de un millón de habitantes¹.

El área de la ciudad que desde las alturas parece un pájaro o un aeroplano es el llamado Plano Piloto. Puede verse también el lago artificial –el Paranoá– que rodea gran parte de la ciudad planificada. El plan maestro fue diseñado por Lucio Costa, cuyos dibujos originales revelan esta figura de aeroplano, el arquitecto fue Oscar Niemeyer, quien diseñó gran parte de los edificios, y Burle Marx estuvo a cargo del trabajo paisajístico. En 1988, la UNESCO declaró la zona “sitio patrimonial” y desde entonces cualquier cambio que se quiera hacer debe pasar por un riguroso proceso de aprobación. Limitaré mi discusión a esta parte de la ciudad, teniendo en cuenta que Brasilia se extiende más allá de estas fronteras y que las ciudades satélite que hoy pueblan su periferia son resultado directo del plan original².

El cuerpo del “aeroplano” está articulado por dos ejes, como puede verse en la figura 4. De este a oeste se encuentra el Eje Monumental, que aloja las instituciones gubernamentales, la catedral, el hospital y las áreas comerciales, de hoteles y bancos. También se localizan ahí la torre de TV, el mausoleo Kubitschek, el sector militar y los terminales de buses y de tren.

Las alas de este “aeroplano”, por su parte, llamadas Asa Sul y Asa Norte, forman el Eje Residencial donde vive gran parte de los habitantes de la ciudad, en las llamadas *superquadras*. En ellas, la edificación más común son las torres de departamentos de seis piso, los que –dicho sea de paso– se ven sorprendentemente similar al diseño

¹ A la fecha de hoy, en que he revisado y se ha traducido este artículo, Brasilia ya tiene 54 años de edad y una población de 2.789.761 habitantes (Wikipedia).

² De algún modo, cualquier cosa o persona que no encaja en el plan maestro ha sido acomodado en estas ciudades.

original de la Bauhaus para los edificios de Dessau en 1926.

Ambos ejes, el norte-sur y el este-oeste, se cruzan en la *rodoviaria*, la central de buses. Este es el corazón del Plano Piloto. No la plaza, como en el centro de las viejas ciudades, sino un ruidoso depósito urbano por el que los trabajadores de las ciudades satélites circulan cada día.

Este punto era inicialmente sólo una cruz dibujada en la tierra, y hoy ha crecido hasta transformarse en dos enormes arterias de seis pistas cada una. Hagan el ejercicio de comparar el sonido de un palo que dibuja esta cruz sobre la tierra, y de todos los sonidos naturales que lo acompañan, con el del tráfico que ocupa ahora el centro de la ciudad. Este contraste es, creo, la característica fundamental del paisaje sonoro de Brasilia y sus alrededores.

Por un parte, es muy difícil escapar del sonido del tráfico que atraviesa el Plano Piloto; por otra parte, uno no necesita alejarse mucho para entrar en un ambiente natural y silencioso. Quienes visitan la ciudad, sin embargo, no pueden escuchar nada de esto desde la ventana del hotel: (audio en versión web).

Hay dos sectores que agrupan hoteles, ambos rodeados por grandes arterias urbanas y algunas calles pequeñas. Sin certeza, me atrevería a afirmar que no hay un solo cuarto de hotel en toda la ciudad que esté libre de este sonido. Tarde en la noche, cuando el tráfico decae un poco, otra capa de sonido emerge: el exhausto sistema de aire acondicionado.

Tráfico y aire acondicionado funcionan como muros de sonido, creando una barrera que impide escuchar cosas a distancia o simplemente disfrutar del silencio. Cuatro semanas en este cuarto de hotel han marcado mi percepción de Brasilia. La red de calles y avenidas que hay fuera ha sido diseñada para

que el tráfico fluya suavemente, pero poco parece haberse hecho para blindar a los habitantes de su sonido. La pregunta obvia es: ¿alguien prestó alguna atención al diseño acústico en el gran plan urbano de Brasilia?

Por mucho que los ejes Monumental y Residencial conecten personas entre sectores, en términos sonoros forman enormes barreras de sonido que dividen la ciudad, ocupando un espacio acústico mucho mayor a sus dimensiones geográficas. El sonido se produce en las arterias, pero viaja a través de los grandes espacios verdes, expandiéndose y atravesando cuartos de hotel, oficinas, iglesias, escuelas y áreas residenciales. Los ojos pueden ver muy lejos, pero el oído no puede escuchar más allá de la inmediatez acústica de los motores de los autos. El Eje Monumental puede ofrecer muchas vistas destacadas y paisajes para tomar buenas fotos, pero grabaciones hechas en el mismo sitio tendrán poco que mostrar más que el sonido constante y aplastante del tráfico. Igualmente, dentro del auto, quien maneja es separado del paisaje sonoro exterior. Las ventanas funcionan como una pantalla de cine y el motor y la radio como la banda sonora. Visualmente, uno puede tener la ilusión de estar en un espacio amplio, pero acústicamente está completamente encerrado.

Mi punto, por tanto, es claro: pese a estar conscientemente planificada, esta ciudad tiene exactamente lo mismo que las otras ciudades: mucho ruido de tráfico.

Mientras tanto, el lago Paranoá sonaba así: (audio en versión web).

Como parece obvio ahora, Brasilia es un lugar de nítidos contrastes sonoros: ruido de tráfico y sonidos naturales; entre ambos extremos, poco. Los contextos sociales humanos, como cafés y restaurantes, aparecen en núcleos compactos y aislados, moteando el paisaje urbano y conectados por el automóvil. El ruido de la calle urbana, aquello que define a una comunidad desde el

punto de vista acústico, está ausente: los pequeños callejones y plazas, el sonido del viento por los árboles, las conversaciones que se levantan desde los mercados y cafés, las esquinas que van cambiando a medida que la ciudad envejece³: es en esos espacios más íntimos donde la vida comunitaria se desenvuelve, amparada por estas pequeñas islas que promueven la voz de la cultura urbana.

En los barrios residenciales, algunas *superquadras* funcionan como pequeñas comunidades, con marcas acústicas propias. Esto es lo que escuché una noche de noviembre: (audio en versión web).

Aquí, el tráfico vehicular se encuentra a una distancia sana y el sonido de pájaros, voces humanas, grillos y cigarras suena de fondo de modo confortante y variado. Me han dicho, sin embargo, aunque aún no encuentro una referencia escrita, que el alto de los edificios de departamentos fue determinado parcialmente por razones acústicas, ya que la comunicación entre padres e hijos es posible hasta el sexto piso pero no más allá. Así que, al menos en teoría, si los padres no están escuchando radio o televisión, o pasando la aspiradora, los hijos pueden ser escuchados desde abajo y viceversa.

Otro tipo de sonido que usualmente define acústicamente a una comunidad tampoco se encuentra en Brasilia. Me refiero a las señales propias e hitos sonoros que den voz a sistemas de creencia, actividades y patrones urbanos; aquellos que refuerzan en los habitantes un *sentido-del-lugar*. Visualmente, el paisaje urbano de Brasilia está poblado de hitos arquitectónicos, los que plasman de modo material y monumental el Plan Maestro, pero el paisaje sonoro no está marcado por ningún hito. De hecho, la ciudad recibe casi únicamente con sonidos de

autos y alarmas al recién llegado, y por lo mismo, no despierta la curiosidad en el oído de nadie acerca de su vida comunitaria. Me han dicho que la Catedral y otras iglesias más pequeñas tienen campanas, pero estas no son prominentes en el paisaje sonoro ni parecen estar muy presentes en la conciencia de las personas.

Así que Brasilia no es una ciudad de hitos sonoros ni de espacios comunitarios de pequeña escala. ¿Qué características acústicas le dan a esta ciudad su carácter y a sus habitantes un *sentido-del-lugar*? ¿Qué es la identidad acústica?

El sonido que ha mantenido mis oídos curiosos y ejercitados en Brasilia es el de los grillos y las cigarras, los únicos que logran atravesar el denso muro acústico del tráfico en las cercanías de mi hotel. Parece haber una enorme variedad de ritmos y resonancia en estos sonidos.

Es probable que el contraste entre el sonido del tráfico en esta anónima ciudad internacional y los sonidos del grillo y la cigarra sea lo que caracteriza a Brasilia: una ciudad que es una apuesta arriesgada, global y modernista, inmersa en medio del *cerrado* natural brasileño; una ciudad que, de alguna manera, ha “emigrado” a un terreno extranjero, no desarrollado, para empezar una nueva vida, transformando el orden social y apuntalando el subdesarrollo del resto del país. Los edificios están ahí para atestiguar ese ideal. Su paisaje sonoro, sin embargo, revela que la psiquis humana aún no ha emigrado, o al menos no a la misma velocidad. Su carácter cosmopolita es sólo audible en la ubicuidad del ruido de tráfico y de los aires acondicionados, el peor aspecto del internacionalismo.

Escuché una y otra vez, por parte de gente que vive acá, que realmente les gusta la ciudad. Aparentemente, en comparación con las condiciones de vida en otras latitudes brasileras, Brasilia tiene conveniencias

³ Brasilia es veinte años más vieja desde que escribí este artículo, y puede ser que esos espacios que definen comunidades pueden haberse desarrollado ya.

prácticas y ventajas que sobrepasan el sentimiento de extrañamiento cultural y la pérdida de vida comunitaria. Es cierto que hay un cierto sentido de libertad en un lugar de anonimato cultural, lo que me hace recordar mi propia migración de Alemania a Canadá y cómo cambié tradiciones que me parecían restrictivas por una mayor libertad, tanto física como psíquica. Uno es libre de inventar una nueva vida y de escuchar voces internas no atadas a la historia, pero muy en el fondo, la búsqueda por lugares íntimos, campanas, música, voces, plazas de pueblo y robles viejos, continúa. Las memorias de estos lugares y de sus expresiones acústicas definen la cultura, la emoción y la imaginación; definen el sentido de comunidad. Son la base desde la cual uno escucha una ciudad como Brasilia.

Las ciudades viejas tienen la ventaja de contar con calles, edificios y tradiciones ya instaladas, cada una con sonidos característicos. En ellas, el ruido tiene menos espacio para invadir; ciudades de calles estrechas donde casi no hay espacio para vehículos motorizados. Si llegan a entrar, como de hecho lo han hecho en algunas ciudades europeas, el daño y la polución que provocan causan pronto su prohibición. Así también, ciertos sonidos o paisajes sonoros que son sagrados o significativos tampoco pueden ser fácilmente perturbados o eliminados. Pero si planificamos una ciudad completamente nueva y nos vamos a un ambiente natural con nuestros motores, y no nos damos el tiempo para escuchar lo propio de este lugar, entonces el ruido del tráfico y de las construcciones colonizará la ciudad. Hay que darle una oportunidad al silencio, como una condición que abre la posibilidad de que cosas no programadas, no planificadas ni tampoco programables, sucedan. Es en esos silencios creativos donde lo que define una cultura y un lugar tiene posibilidades de nacer.

3. Paisaje sonoro de Nueva Delhi

Al contrario de Brasilia, Nueva Delhi es una ciudad antigua. El nombre de la ciudad, o una versión similar, apareció por primera vez en el siglo I AC, unos dos milenios atrás. La creencia popular es que la ciudad se formó a partir de siete ciudades distintas, construidas en distintos periodos de tiempo por distintos mandatarios. En 1912 el Raj británico trasladó la capital del país desde Calcuta, y hasta hoy el Gobierno Nacional se asienta aquí. Es interesante notar que las áreas más nuevas de la ciudad han sido diseñadas de modo similar a Brasilia, con avenidas anchas, a gran escala, rotondas, parques abiertos, doble fila de árboles y edificios monumentales. Los responsables de esto fueron los arquitectos Sir Edwin Lutyens y Sir Herbert Baker, quienes trabajaron en ello durante el control británico de dicho país.

Ahora bien, mientras que en Brasilia encontramos un enorme contraste entre el Plano Piloto y las ciudades satélite (representantes de un Brasil más *real*), Nueva Delhi contiene el mismo contraste pero dentro de sus muros: por un lado, el diseño representacional a gran escala, y por otro una ciudad antigua, intrincada y laberíntica. Es una urbe enorme, de diez millones de habitantes⁴, que se expande con rapidez en todas las direcciones. Lo salvaje y natural se encuentra también muy lejos, pero pese a ello es posible dar –dentro de la ciudad– con algunos lugares de ambiente pueblerino, inesperadamente quietos. Vista desde arriba, Delhi parece escondida bajo árboles y se ve muy verde; vista desde la calle, la ciudad bulle y la polución esconde lo natural.

La primera mañana desperté en Delhi y no escuché nada sino bocinas de autos. Me reí un poco, incrédula: ¿Por qué las tocan *tanto*? Más tarde intenté cruzar la calle y lo entendí: el tráfico se encuentra en un estado de caos

⁴ Hoy 17.838.842 (www.indiaonlinepages.com/population/delhi-population.html).

permanente. Todo parece moverse en todas direcciones al mismo tiempo: nadie permanece en la misma pista, nadie se detiene ni cede el paso, nadie espera, todos se mueven sin cesar, buscando y ocupando espacios vacíos tan pronto se desocupan. Se mueven entre árboles, vacas, carretas, bicicletas, peatones, y siempre tocando la bocina. “¡TOQUEN LA BOCINA!”, dice en la parte trasera de buena parte de los vehículos.

Me di cuenta, sin embargo, que las bocinas de los autos “hablan” de modo diferente aquí. Rara vez gritan “*sal-del-camino*”, sino que más bien dicen: “*Hola – cuidado – estoy al lado tuyo – hazme un espacio – quiero moverme hacia allá – no te me tires encima – bola – quiero pasar*”. Lo que en un comienzo me pareció caótico, pronto lo sentí orgánico, como el agua. “Hay una corriente subterránea de reglas”, me explicó mi amiga Veena.

Un anciano de espalda doblada cruza la calle. Nadie se detiene, todos tocan sus bocinas. El anciano sigue caminando, despacio, sin mirar a la izquierda ni a la derecha, como si estuviera en una burbuja protectora. El tráfico se curva alrededor de su cuerpo silencioso. Mi primer día en Delhi terminó conmigo sorprendida, mirando cómo lograba llegar al otro lado de la calle completamente a salvo.

Como en Brasilia, el tráfico expresa aquí el maquillaje social de la ciudad. Pero mientras allá el ruido mecánico opacaba toda presencia humana, aquí habla de la multitud y densidad de su vida urbana. En Nueva Delhi el tráfico transmite sonidos de personas que se encuentran en una gran variedad de vehículos de distintas escalas, modelos y estados de deterioro. Hay un tipo de expresividad sónica en las calles que nunca había escuchado antes en ninguna parte: el motor del auto no ha logrado silenciar la voz humana ni la capacidad de la gente para producir sonidos. De más está mencionar que la mayor parte de la población es muy pobre para tener autos

con aire acondicionado y equipados con radios de última generación⁵. El tráfico en Delhi es complejo y expresa curiosidad, deseo de comunicarse y una apertura intensa de los unos a los otros.

Además de la enorme vitalidad del paisaje sonoro presente en el tráfico cotidiano, el paseante puede escuchar otro tipo de marcas acústicas urbanas, señales e hitos propios que no pude percibir en Brasilia. Cada día, por ejemplo, puede escucharse el tren moviéndose a través de la ciudad, con su marcha repetitiva y su bocina aullante. Esta grabación fue hecha desde uno de los pocos puntos altos de la ciudad, en las afueras del templo Baha’i: (audio en versión web).

Otro sonido propio, esta vez de las áreas residenciales, son las campanas de los templos y la voz del almuédano llamando a la oración. Aquí hay uno de ellos en el área musulmana de Nizamuddin: (audio en versión web).

Desde mi punto de vista alemán, estaba bastante sorprendida por estas campanas, especialmente por lo que dicen sobre la relación entre feligreses, lugares sagrados y sus dioses y diosas. Con mi pasado protestante, imaginé que las campanas serían grandes y colgarían de cuerdas en altura. Imaginé también que las tocarían en ciertos momentos del día, anunciando un servicio, una boda, un funeral, etc. Imaginé, por último, que ellas podrían ser las voces dominantes de los vecindarios o las comunidades. Por lo mismo, no podía entender cuando nadie respondía con claridad a mi pregunta de “¿a qué hora tocan las campanas?”.

⁵ Hoy muchos más indios de clase media pueden pagar un auto propio, lo que ha aumentado la densidad del tráfico y la variedad de los modelos, seguramente con aire acondicionado y radios bien equipadas. Según me han contado, sin embargo, jello no ha reducido el bocinazo constante!

Apenas visité el primer templo hindú me di cuenta que había hecho una pregunta incomprensible. Las campanas aquí se escuchan durante todo el día. No son el sonido grave de campanas grandes que se tocan en tiempos predecibles, sino el sonido de una o dos campanas medianas, tocadas por cada persona cuando entra al templo a rezar. Usan las campanas para anunciar su llegada, saludar y despertar al dios o diosa que va a adorar. Este es un sonido entre muchos otros, como personas conversando, la música que suena en los templos, niños jugando, personas orando en susurros, alguien barriendo el suelo, etc. Es la voz de seres humanos anunciando que están listos para adorar a sus dioses, no la voz de dios que llama a sus ovejas a adorarlos.

Otro sonido que es particularmente maravilloso, también hecho por voz humana, es la de los vendedores ambulantes: (audio en versión web).

Y aquí otros vendedores ambulantes en un mercado al aire libre de Delhi, donde la misma gente vende sus productos de la misma manera cada día: (audio en versión web).

Al contrario de Brasilia, el paisaje sonoro de Nueva Delhi es muy expresivo en términos humanos. Mientras en el primero las áreas residenciales se encontraban en sectores pre-diseñados, en Delhi se fueron desarrollando a lo largo de tiempo, y por lo mismo se diferencian mucho unas de otras. Uno puede encontrar de todo, desde elegantes áreas residenciales con guardias privados que tocan sus silbatos por la noche a barriadas de refugiados; de barrios que parecen pueblos pequeños, con animales y huertos, a sectores de clase media, auto-contenidos. Quiero hablar de dos lugares que visité y que muestran los extremos de una ciudad que ha cambiado mucho a lo largo de los siglos, y que sigue estando en constante flujo.

Nizamuddin es un mundo aparte. Barrio musulmán, ha recibido refugiados desde Bangladesh por años. Al entrar por sus puertas, uno abandona la gran ciudad y entra a pequeños callejones llenos de gente. Un ambiente tranquilo sobre el cual puede oírse el ruido de voces humanas, pasos, una radio ocasional, una voz anónima que canta. Los sonidos motorizados son escasos.

En otra parte de Nueva Delhi, cerca de un barrio de clase media, está el lugar donde viven los vendedores ambulantes. Se ve y suena como un pueblo pequeño; el tráfico, también, se escucha muy a lo lejos, casi inaudible.

India en general no es una sociedad muy moderna tecnológicamente, como Brasil pretende ser y en alguna medida lo es. India es en buena medida un lugar donde predomina la vida de pueblo y el ambiente sónico básico carece de sonidos tecnológicos. Un buen ejemplo es el Five Star Hotel, donde me he quedado: un lugar alfombrado y limpio donde, curiosamente, nunca escuché el sonido de aspiradoras. Las alfombras eran barridas manualmente⁶, así mismo como las construcciones no usan taladros y las costureras cosen a mano. Aquí muchas cosas son hechas a mano y, por tanto, no producen ruido de máquinas.

Aunque el ruido del tráfico es un problema importante, por su densidad y porque la mayoría de los vehículos tienen sus silenciadores rotos o simplemente no tienen ninguno, aún hay muchas áreas donde la vida urbana es silenciosa. El indio no tiene tantas

⁶ Esto definitivamente debe haber cambiado ahora, pero mientras el crecimiento económico de India ha sido constante desde 1994, “la reducción de la pobreza en relación a su crecimiento es menor que en buena parte de Asia, por su estructura de crecimiento desigual” (www.eastasiaforum.org/2011/04/28/india-s-economy-growing-rapidly-and-unequally). En otras palabras, en muchas áreas de la ciudad, especialmente rurales, estos aspectos probablemente no han cambiado.

posibilidades de producir sonidos como nosotros en Europa o Norte América. Para nosotros, por tanto, visitar India es maravilloso, ya que nuestros oídos están expuestos a inusuales sonidos cargados de vida humana y comunicación. La ciudad de Delhi es como un enorme edredón humano, tejido con patrones intrincados que asemejan los ornamentos que venden en casi todas las esquinas.

Delhi es el opuesto de la Bauhaus, y por tanto de Brasilia. Expresa a través de sus sonidos todos los aspectos culturales, políticos e históricos de la India, así como de su situación presente; está, por tanto, conectada tanto temporal (con su pasado) como espacialmente (con el resto del país). Los sonidos de Brasilia expresan, al contrario, su aislamiento respecto al resto de la nación. Es un ejemplo de una actitud jerárquica, que cree que la arquitectura y el diseño urbano pueden influenciar la estructura social de un espacio. Nueva Delhi nos dice otra cosa: que la actividad humana configura los espacios, con todas sus contradicciones y obstáculos.

Referencias bibliográficas

Holston, J. (1989) *The Modernist city: an anthropological critique of Brasilia*. Chicago: University of Chicago Press.