

MARCO TEÓRICO

“El entusiasmo por estos espacios vacíos, expectantes, imprecisos, fluctuantes, es en clave urbana, la respuesta a nuestra extrañeza ante el mundo, ante nuestra ciudad, ante nosotros mismos” (De-solá, 2002, p. 130).

Durante la conformación de la ciudad, se establece una serie de usos y programas en espacios definidos, estructurados por trazados viales que deben cumplir la función de articular y comunicar las distintas zonas con las principales centralidades. Sin embargo, durante este proceso de definición espacial, quedan algunos lugares sin formular que surgen de manera involuntaria y espontánea, sobre los cuales no existe control ni una función predeterminada. Esta “indefinición” como lo dice Ignasi De-solá Morales, es aquel factor que los hace valiosos, dado que están asociados al vacío interior que experimenta el hombre contemporáneo frente a la rigurosidad del establecimiento. “El entusiasmo por estos espacios vacíos, expectantes, imprecisos, fluctuantes, es, en clave urbana la respuesta a nuestra extrañeza ante el mundo, ante nuestra ciudad, ante nosotros mismos” (De-solá, 2002, p. 130).

Estos lugares los ha definido el autor como “Terrain Vagué” o “Terrenos Baldíos” (De-solá, 2002), un término francés que hace referencia a vacíos urbanos de una libre concepción tanto de quien lo habita, como quien lo transita, y de la imagen que este le transmite a la sociedad.

“Son islas interiores vaciadas de actividad, son olvidos y restos que permanecen fuera de la dinámica urbana, se han convertido en áreas En definitiva lugares extraños al sistema urbano (De-solá, 2002, p. 127).

Dentro de esta caracterización de “Terrain Vagué”, se encuentran aquellos que son resultados de grandes cambios sociales y/o económicos que se realizan en la ciudad, tales como la industrialización (fig. 3), la urbanización y cambios en la estructura gubernamental y financiera, y los resultantes de proyectos urbanos de movilidad, que quedan desarticulados de la dinámica que les contiene, siendo estos últimos la línea de enfoque de la investigación a desarrollar.

Dicho esto, nos resulta relevante la dualidad que representan los trazados de movilidad dentro de la ciudad, puesto que juegan el papel de conectores y articuladores entre distintas zonas, y que como lo dice Silva, cumplen una función importante en el futuro desarrollo de la ciudad: “propiciar canales de comunicación y articulación entre las distintas centralidades, y entre estas, y el tejido residencial a su alrededor” (2010, p. 45);

Asimismo, son ejes divisorios y estructurantes de la ciudad que la segmentan.

Debido a estos fenómenos el paisaje de las vías de alta velocidad y autopistas no está determinado por un proceso de diseño consciente sino que los sistemas de movilidad se han concebido como piezas individuales, como fueron entendidas en su concepción, determinándose por la lógica comercial asociadas a los beneficios económicos de la movilidad, con lo cual se deja de lado una visión integral del sistema lo que podría derivar en un beneficio social completo (Mella, 2007).

Estas piezas concebidas como individuales, y con único fin: económico, como lo indica el autor, causan problema al pensar la ciudad como un conjunto compacto de distintas actividades urbanas y sociales, y sólo se prestan como ejes divisores para estas, ya que en última instancia pareciera que su función de conectividad tuviera efectos contrarios en cuanto al ámbito social; distinto sería el resultado si se concibieran como parte fundamental y estructurante del diseño urbano y de las dinámicas que en este confluyan.

Los espacios residuales provienen precisamente de lo que resta de la planificación y construcción urbana, que aunque tiene delimitaciones, e incluso espacios físicos constituidos, no tienen un programa que los integre al conjunto de “espacio público”, y debido a su falta de configuración utilitaria, la adaptación de quienes lo desean habitar corresponde a las necesidades que le sean convenientes, y en la mayoría de los casos, es escenario ideal para la inseguridad.

Sin embargo, al pensar estos espacios residuales, producto de proyectos de movilidad, fácilmente nos podríamos imaginar una zona vacía de elementos físicos. No obstante, el “vacío” al que estos espacios corresponden va relacionado al aspecto urbano y social, donde la ausencia de los habitantes resulta ser más importante y dicente. “Un cuerpo presente físicamente en un espacio pero vacío de sentido por dentro por falta de identidad” (Leonardi, 2011, p. 49).

Sin bien el espacio público efectivo proporciona interacción social, y los “espacios residuales” no están dentro de la denominación de “espacio público”, por lo que dificultan las interacciones, terminan siendo ocupados por personas que les dan un uso que se considera socialmente indebido, ya que representan deterioro y conflicto. Concluyendo así, que en estos lugares no hay una apropiación constante y definida, en ellos convergen diferentes actores de manera esporádica, que aprovechan de forma indirecta y momentánea las características y factores que subyacen a estas zonas. Es decir, las actividades delincuenciales, el comercio informal, venta de estupefacientes y la circulación peatonal.

De esta manera, al referirme al hombre de una dimensión evoco también el concepto de vacío en términos abstractos. En los No-Lugares no hay identidad ni relación, sino soledad y similitud, todos los individuos que allí circulan están sumergidos en el anonimato y llenando el espacio sin que nadie se preocupe por el estado interno o el aspecto emocional.

Es como una vía de indiferencia incesante. Se sabe que nadie es registrado en un No-Lugar más que como un ocupante que circula. (Leonardi, 2011, p. 49).

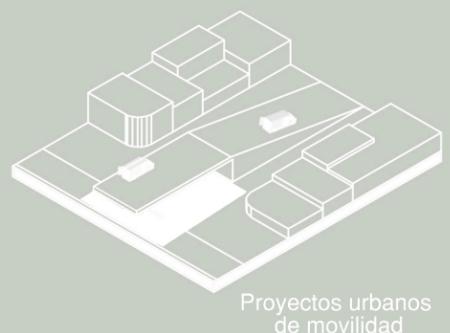
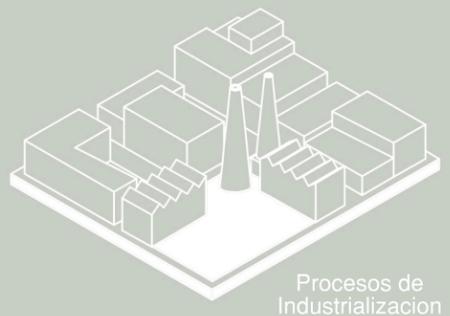


Figura 4- Anonimato

Nota: Fuente:kaosart.org- fotógrafo: Jaime Rodríguez López

Es como una vía de indiferencia incesante. Se sabe que nadie es registrado en un No-Lugar más que como un ocupante que circula. (Leonardi, 2011, p. 49).

Figura 3. Causantes urbanos de terrenos baldíos

Nota: Elaboración propia