

EL ORIGEN Y LAS CARACTERÍSTICAS DE LOS FRAGMENTOS URBANO-PÚBLICOS RESIDUALES

CLAUDIO CURZIO DE LA CONCHA*

Recibido: 15-9-07. Aceptado: 14-1-08. BIBLID [0210-5462 (2008-1); 42: 53-82].

PALABRAS CLAVE: Residuo, Fragmento, Sobrante, Transformación, Temporaneidad, Infuncionalidad, Productor Urbano.

KEY WORDS: Residue, Fragment, Remainder, Transformation, Temporary, Useless, Urban producer

MOTS-CLEFS: Résiduels Fragment, Excédent, Transformation, Temporaire, Inutile Production Urbaine

RESUMEN

La dinámica en la producción urbana contemporánea se ve cotidianamente reflejada en el paisaje urbano inmediato; para el espectador esta situación tiene un carácter ecléctico ya que por lo general se presta mayor atención a aquellos elementos visualmente atractivos, sin embargo la realidad urbana nos muestra que existen infinidad de fragmentos que por su naturaleza suelen ser denominados como intersticios, espacios remanentes, zonas muertas, vacíos urbanos, pero sin embargo yo he considerado prudente llamarlos *residuales*.

De tal forma que en ésta investigación expondré los principales atributos que rodean al término *residual*, situación que empleo como marco conceptual para realizar posteriormente un breve análisis de los diversos orígenes que pueden tener este tipo de fragmentos urbanos, los cuales como se vera concretamente pueden ser derivados de un sobrante, o bien ser el resultado de una transformación.

Finalmente, y a manera de síntesis planteo ciertos factores que a mi entender han sido los causantes de que este tipo de fragmentos residuales se encuentren inmersos dentro del tejido urbano de prácticamente cualquier ciudad contemporánea.

ABSTRACT

Everyday we can look in the landscape the dynamic in the contemporary urban production, but for the spectator this situation had a eclectic character because usually the more attention is in the attractive elements, however the urban reality show that exist a lot of fragment that for your nature can be called like as urban interval, remainder space, death zones, urban empties, but in general I consider called *Residuals*.

Concretely in this research will show in foreground the principal elements of the residual word, object that i use like a conceptual frame to do a brief analysis of the different sources

* Centro de Investigación y Estudios de Postgrado. Facultad de Arquitectura. Universidad Nacional Autónoma de México. ccurzio@hotmail.com.

that this urban fragments can be have, specially like we will look, this origin can be found in a remain of land or can be the result of a transformation.

Finally, will show some of the different factors that are in my opinion are the cause of the presence of this type of urban fragments in practically all the urban structure in the contemporary cities.

RÉSUMÉ

La dynamique dans la production urbaine contemporaine se voit au quotidien reflétée dans le paysage urbain immédiat. Pour le spectateur, cette situation a un caractère éclectique parce que normalement on prête plus d'attention aux éléments les plus attirants, mais cependant la réalité urbaine nous montre qu'ils existent. Une infinité de fragments que par sa nature on dénomme interstices, espaces rémanents, zones mortes, espaces vides urbains, et que j'ai envisagé de les appeler résiduels.

De telle sorte, dans cette recherche je vais exposer les principaux attributs autour du concept «résiduel» dans le cadre théorique, pour ensuite réaliser une brève analyse des diverses origines que peuvent avoir ce type de fragments urbains, lesquels peuvent être, comme nous allons avoir l'occasion de voir, le résultat d'un excédent, ou bien le résultat d'une transformation.

En fin, à titre de synthèse, j'ai fait un exposé des facteurs que je considère comme étant les causes qui ont suscité que ce type de fragments urbains se trouvent immergés dans le tissu urbain de presque toutes les villes contemporaines.

1. INTRODUCCIÓN

En la vida cotidiana frecuentemente interactuamos dentro de la ciudad con los diversos tipos de espacios y superficies que la conforman, este proceso puede ser consciente o muchas veces inconsciente. Sin embargo el resultado en ambos casos es un dialogo constante y de muy distinta índole entre los habitantes y la urbe en la que residen.

De manera más concreta, con éste dialogo me refiero a que comúnmente nos topamos con distintos elementos urbanos, ya sean públicos o privados que nos llevan a hacer una pequeña pausa en nuestro ritmo de vida para voltear una curiosa mirada, en contraparte hay otros que simple y fríamente pasan desapercibidos; es por ello que juzgamos e incluso muchas veces catalogamos la imagen de la ciudad día a día sin darnos cuenta. No obstante esta reflexión por lo general no se lleva más allá para preguntarnos quienes o que ideales están detrás de dicha producción urbana cotidiana que experimenta cada una de las ciudades contemporáneas. Es ahí justamente donde la figura del Arquitecto, Ingeniero y Urbanista entra a tomar su rol protagónico en la sociedad.

Por lo general la mirada del habitante tiene un carácter ecléctico, únicamente enfoca lo que le es conveniente, relevante o atractivo visualmente hablando. Sin embargo la realidad de cualquier ciudad nos demuestra que existen ciertos «fragmentos» insertos en el tejido urbano, que a su vez representan la contraparte al resultar inconvenientes,

irrelevantes y poco atractivos en general no solo para el espectador, sino también para el habitante que aspire a recorrerlos.

Si dejamos de mirar el paisaje como si fuese el objeto de una industria podremos descubrir de repente una gran cantidad de espacios indecisos, desprovistos de función, a los que resulta difícil darles un nombre. Este conjunto no pertenece ni al dominio de la sombra ni al de la luz. (CLEMENTS, G., 2007, pág. 7)

Justamente son estos fragmentos, a los que Gilles Clément puntualmente se refiere como desprovistos de función, en donde comienza a perfilarse el fenómeno urbano que pretendo analizar concretamente en cuanto a como es que se originan y llegan a consolidarse como una serie de elementos más dentro del complejo tejido urbano.

De tal forma que el problema generado por este tipo de elementos urbanos no es sencillo de abordar debido a la solución compleja y transdisciplinaria que requieren. Concretamente conforme transcurra la presente investigación observaremos que este tipo de territorios denominados como «residuales» pueden ser la porción derivada de una obra mayor o bien ser la resultante de la transformación destructiva originada por diversos factores con el paso del tiempo, y en ambos casos pueden ser catalogados como privados o públicos, y pueden ser también urbanos o rurales, sin embargo para fines de la presente investigación únicamente haré referencia a aquellos que encuentran dentro de un entramado urbano y tienen propiedad de uso común o público.

La relevancia de este tipo de territorios es poca con lo que respecta a ser un tópico cotidiano de estudio pero en contraparte es un tema basto en cuanto a la relevancia que adquieren hacia su entorno inmediato. Por otra parte tampoco es menor en cuanto a número, ya que al iniciar el recorrido por los distintos sectores de las ciudades me encontré con la sorpresa de que este fenómeno urbano era un común denominador real de la ciudad contemporánea.

Sin embargo, entre los problemas más graves que enfrenta la ciudad está el contraste de todas aquellas áreas que por su dimensión se consideran espacios residuales, como tierra de nadie; basta recorrer la ciudad para encontrarlas: intersecciones de ejes viales con calles y avenidas, áreas bajo los pasos a desnivel, líneas de alta tensión o derechos de vía, los cuales se convierten en áreas deterioradas tanto física como socialmente. (MAZARI, M., 2002)

Mi inquietud general ante este tipo de territorios nace del hecho de que me parece erróneo el que un tema ininteligible en muchos aspectos, como lo es el de la ciudad contemporánea, sea un ámbito reservado solo para el especialista en la materia que en este caso pudiésemos referirnos al urbanista o arquitecto, ya que en mi forma de concebir la ciudad, ésta se presenta en nuestros días como un ente evolutivo y complejo, similar a un ser vivo en el que infinidad de condiciones y condicionantes interactúan para su concepción.

De tal forma que en cualquier escenario mundial, y especialmente en aquellos países que se encuentran aun en vías de desarrollo, la creación de la ciudad no debe

correr solo a cargo de un reducido número de especialistas. Inclusive me atrevería a señalar que este grupo de profesionales representan ser en ocasiones un sector minoritario dentro de la concepción de la ciudad, ya que son los mismos habitantes los que muchas veces se posicionan como los creadores de mayor peso en la imagen urbana real, aquella cotidiana, aquella innata.

Es por ello que cualquier habitante de una gran metrópolis puede y debe hablar de la realidad en torno a su ciudad, de la misma forma que cualquier poblador de una provincia puede y debe hablar acerca de su localidad o por su puesto cualquier campesino tiene el mismo derecho expresivo de su entorno urbano mas próximo, ya que en cualquiera de los casos citados el hombre debe ser la materia prima de cualquier enclave urbano. Sin habitantes no hay ciudad y por el contrario sin ciudad si podría haber habitantes. Bastaría remontarse a los orígenes del hombre para concluir que estos habitaban en condiciones muy precarias, totalmente ajenas a cualquier concepto que se tenga de urbe en la actualidad.

2. MARCO CONCEPTUAL: ¿QUÉ SIGNIFICA EL TÉRMINO RESIDUAL?

En el presente apartado pretendo describir el concepto sin duda más significativo para los fines de la presente investigación, en este sentido me refiero al término «residual» y como éste se asocia al fragmento urbano-público. En este sentido probablemente la primera imagen mental que se tiene al reflexionar acerca de dicho concepto es el de relacionarlo a conceptos como desperdicio o sobrante; si bien es cierto esto último, existe en todos los casos un trasfondo que obliga a la reflexión para convertir al tópico en objeto de investigación.

Cuando nos adentramos en el mundo de los residuos nos damos cuenta de que se trata, a la vez, de un mundo apasionante y complejo. Lo apasionante de los residuos comienza cuando se supera la limitación mental de concebir los desechos como algo repugnante y negativo cuando se trata de un fenómeno industrial y social interesantísimo, tanto como para reto ecológico, tecnológico, educativo, etc. Como un producto que lleva en sí mismo una fuente para la investigación de como funciona y piensa nuestra sociedad. (HERRÁEZ, I., 1995, pág. 189)

Concretamente el tema puede ser analizado desde distintos puntos de vista dependiendo incluso de la disciplina que en turno lo estudie, y es que el tópico como tal tiene distintas aristas y vertientes para por ejemplo la Química, la Medicina, o la Ingeniería Ambiental, en donde para esta última disciplina el término tiene la siguiente acepción: «El residuo es, en realidad, un producto derivado de un proceso defectuoso de producción, lo cual nos obliga a revisar los procesos productivos». (Ídem, pág. 199)

Sin embargo, trasladando el concepto a su origen y definición nominal, la palabra «residuo» como tal, representa ser un sustantivo masculino, cuyo origen se deriva de la raíz latina «residuum», cuyo significado textual es el siguiente: «1. Parte ó porción que queda de un todo ll 2. Lo que resulta de la descomposición ó destrucción de una

cosa. Il 3. Alg. y Arit. Resultado de la operación de restar». (DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA, 1970, pág. 1138)

En esta última definición, es posible observar que su significado deriva en una clara bifurcación entre aquella porción que se deriva de un todo y por otra parte a aquella resultante obtenida de la descomposición o destrucción de algo. De tal forma que surge así la dicotomía ideal para analizar a los fragmentos territoriales que cumplen con esa condición, ya que por una parte son aquellos que derivan de un sobrante y por otra parte son aquellos que resultan de una transformación (periodo de obsolescencia).

Dicha división a la que hago referencia nace del hecho de que considero ilógico pretender analizar el fenómeno urbano al que me refiero partiendo de una sola arista, debido a que las diferencias entre cada uno de los dos tipos de fragmentos residuales son evidentes, por lo que dicha distinción o clasificación resulta sustancial para lograr transmitir de una manera clara e integral las diversas ideas al respecto del tema.

La complejidad de los residuos supone que nos estamos refiriendo a una diversidad tan amplia de elementos, de orígenes, de naturaleza, de constitución, etc., que resulta absurdo generalizar y mucho más pretender la solución del problema con una única línea de actuación. (HERRÁEZ, I., 1995, pág. 189)

De tal forma que de acuerdo a la clasificación expresada con anterioridad, surgen dos grandes tipos diversos de fragmentos urbano-públicos asociados al tipo residual, mismos que establezco y defino de la siguiente manera:

- 1 Aquella parte o porción de superficie terrestre que se deriva de un proyecto urbano de mayor escala, la cual no cumple una función definida pese a encontrarse, delimitada e inmerso en un entramado urbano y donde cualquier habitante tiene el mismo derecho de uso.
- 2 También estos fragmentos adquieren el nombre de residual de la resultante obtenida de la descomposición o destrucción de un territorio urbano-público previo y que ahora ya no cumple una función definida pese a seguir definido, delimitado e inmerso en un entramado urbano y en el cual cualquier habitante sigue teniendo el mismo derecho de uso.

En ambos casos el fragmento urbano-público residual puede tener o no las características del espacio inerte o del verde, sin embargo con lo que respecta a su connotación social no se puede hablar de una distinción entre sociocéntrico o sociocéntrico, ya que todos estos territorios residuales pertenecen al último tipo al no permitir la interacción social por no tener desde su origen una planeación de uso definida o bien si la tuvieron pero la fueron perdiendo a través del tiempo y mediante una transformación destructiva.

El fenómeno en particular es sin duda complejo, por lo que para comenzar a visualizar una prefiguración más profunda de lo que implica, considero prudente enumerar breve y escuetamente algunos casos de fragmentos territoriales que han adquirido el término de residual, como lo podrían ser por ejemplo: parques, plazas o calles abandonadas,

ciertos nodos ubicados en las intersecciones de ejes viales con calles y avenidas, o bien áreas bajo los pasos a desnivel, líneas de alta tensión o derechos de vía, etc.

Sin embargo para comprender a plenitud lo que implican los fenómenos residuales es importante e indispensable que describa dos elementos fundamentales que los caracterizan, en este caso me refiero concretamente a los ámbitos relativos a la temporaneidad y a la infuncionalidad.

1.1. *Temporaneidad*

El termino residual cumple una función de adjetivo para calificar a los fragmentos territoriales que así lo requieran, es por ello que la asociación al termino como tal es un proceso temporáneo y finito, es decir, un fragmento territorial que surgió como residual puede en cualquier momento revertir dicha situación para desprenderse de dicho adjetivo; fenómeno que será denominado como «revitalización»

Ahora bien, en contraparte la situación es igualmente existente, ya que un fragmento territorial «exitoso» urbanamente hablando, puede también dejar de serlo para adquirir el término residual, fenómeno que de la misma manera será analizado posteriormente y se denominara «obsolescencia».

Es por ello que un fragmento urbano puede ser residual hoy pero mañana ya no, y viceversa. Probablemente ésta susceptibilidad sea un tanto difícil de comprender, por lo que encuentro prudente citar el ejemplo al que hace referencia Josep Oliva i Casas, en donde analiza cuidadosamente los vacíos urbanos que provocan las grandes instalaciones deportivas los días que éstas no se usan:

Otros estadios, edificados hace unas décadas, se encontraban en aquellos momentos, en situación periférica pero se han visto después que las edificaciones invadían su contorno acerca del acelerado crecimiento de la ciudad. Han quedado convertidos, pues, en instalaciones ajenas al latido ciudadano y crean un vacío en el perímetro y, al mismo tiempo, se convierten en vecinos poco agradables, por no decir molestos. Las grandes estructuras físicas que no tienen utilización la mayor parte del tiempo dan lugar a un espacio público mortecino que solamente se rompe por la avalancha de gente y de coches que acuden los pocos días al año que tiene lugar el espectáculo deportivo. (OLIVA i CASAS, J. 2005, pág. 184)

De tal forma que para comprender a plenitud la asociación que vincula al elemento urbano-público con el término residual, es preciso visualizar que el tiempo juega un papel fundamental en dicho proceso, tanto en la apropiación como en el desligue con que se vincula al termino. Para aunar y enfatizar un poco más en esta preponderante característica del término residual, cito a continuación otro ejemplo en el que es perceptible la temporaneidad que envuelve al fenómeno protagonista de ésta investigación.

El caso en particular, se trata de una ciclopista (sin duda un fragmento urbano-público) la cual debido a sus deficiencias en el diseño es incapaz de desaguar adecuadamente, de tal forma que la ciclopista se transforma en época de lluvias un

Figuras 1 y 2. *Ciclopista en la ciudad de Granada, España*

FUENTE: Elaboración propia.

producto urbano defectuoso, situación que la vuelve residual temporalmente, ya que el nivel de agua estancada alcanza los 8 cm de altura, lo que vuelve imposible a que los ciclistas la recorran.

1.2. *Infuncionalidad e Aislamiento*

Otro elemento fundamental del fenómeno residual es que no se desarrollan funciones en él, es decir, que no representa ser un fragmento útil dentro del tejido urbano. De tal forma que al no desarrollarse ninguna actividad en dicho elemento urbano los habitantes muestran en la vida cotidiana un distanciamiento, situación que se traduce en el aislamiento.

El aislamiento a nivel urbano se da como consecuencia de la ruptura o inexistencia de vínculos físicos, sociales y culturales entre los habitantes y la urbe. De tal forma que supone el rechazo y la exclusión de todas las esferas de la sociedad mayoritaria de una determinada cultura, forma de vivir, y comportamiento. De tal forma que para enfatizar más esta serie de conceptos considero importante realizar un breve análisis de dos casos muy concretos que cito y comparo a continuación:

Como se puede observar en ambas fotografías se muestra un puente vehicular que atraviesa sobre otra avenida también vehicular, situación que convierte el punto de cruce en un «nodo» (dicho concepto que se abordara con mayor detalle y profundidad en el siguiente apartado). Sin embargo tanto en el ejemplo la ciudad andaluza como en el de la capital mexicana, es perceptible, dadas las definiciones dadas en apartados anteriores, que se trata de un fragmento urbano-publico; sin embargo la pregunta es: ¿si es residual o no lo es?

En ambos casos es perceptible que se trata de una parte o porción de superficie terrestre que se deriva de un proyecto urbano de mayor escala, sin embargo existe una característica esencial que distingue uno del otro, y esta es, la apropiación que ha hecho la comunidad de un fragmento territorial con características espaciales similares, ya que en el caso representativo del Distrito Federal, el comercio informal se ha instalado en dicha superficie para colocar cotidianamente una serie de locales «ambulantes». Esta

Figuras 3 y 4. *Análisis comparativo de casos que comparten un mismo origen pero realidades diversas (A la izquierda Granada, España; a la derecha, México Distrito Federal)*



FUENTE: Elaboración propia.

situación conlleva a asegurar que dicho caso no puede ser considerado como residual, dado que el elemento urbano en cuestión ofrece una función a los habitantes y por consecuencia no presenta aislamiento.

De tal forma que sino podemos considerar como residual a dicho fragmento urbano, dado que presenta características de infuncionalidad ni de aislamiento, ¿como debemos denominarlo?, ¿en que categoría entraría dicho fenómeno? Para dar respuesta a ello considero necesario recurrir a Jean-Pierre Hannequart, quien en su tratado relativo al derecho europeo sobre residuos precisa concreta y puntualmente que puede catalogarse como residuo y que no.

Un Residuo, no producido intencionalmente, que es reutilizable en otro proceso productivo, debe ser considerado como residuo en tanto no sea reintegrado en ese proceso; Un residuo, no producido intencionalmente, que es recuperable en la misma instalación que lo ha generado, se debe considerar como residuo en tanto no sea efectivamente recuperado; Un residuo, que no se produce intencionalmente, pero para el que el proceso de producción ha sido adaptado de forma que sea reciclable —*in situ*—, no es un residuo sino un subproducto. (HANNEQUART, 2006)

Partiendo del anterior orden de ideas, es posible afirmar que el caso de estudio al que hemos estado haciendo referencia, correspondería denominarlo como un «subproducto urbano», debido a que en su origen fue un fragmento generado de una obra de mayor escala, el cual no tenía función alguna específica, (situación que lo convirtió en aquel momento en «residual»), sin embargo la misma comunidad se ha encargado de reciclarlo *in situ*, generándole así una o inclusive varias funciones y por consiguiente eliminando el aislamiento.

En términos generales, y como lo mencione anteriormente el fenómeno al que me evoco es sin duda complejo en cuanto a su estudio, sin embargo considero que los conceptos vertidos hasta el momento es posible iniciar el análisis en cuanto a como es que se generan estos fragmentos urbanos, situación que expongo de manifiesto en el siguiente apartado.

3. PRIMER TIPO: AQUELLOS QUE SE DERIVAN DE UN SOBRANTE

De forma particular en el marco conceptual hice referencia concreta a que este tipo de fragmentos territoriales residuales puede ser concebido como aquella parte o porción que se deriva de un proyecto urbano de mayor escala, el cual no cumple una función definida pese a encontrarse definido, delimitado e inmerso en un entramado urbano y donde cualquier habitante tiene el mismo derecho de uso.

La anterior definición surge del significado nominal del termino residual, el cual mencionaba en uno de sus ámbitos que era la «parte o porción que se deriva de un todo» esta serie de conceptos nos remiten a una situación de prevalecías, de prioridades y de relevancias dentro de la creación de la ciudad al tener que identificar cual es ese «todo».

De entrada la relación inmediata nos lleva a una búsqueda de dicha preponderancia, y sin duda la referencia obligada obliga a señalar que es un proyecto urbano de mayor escala, y es que, para comprender de manera integral cualquier fenómeno urbano y en especial el que pretendo exponer, es necesario entender que la ciudad capitalista contemporánea se presenta como un gran maquinaria de producción y de consumición, la cual se construye y constituye día a día, minuto a minuto.

La producción y el consumo constituyen la base de la actividad económica, pues promueven la extracción de los recursos naturales, su transformación en productos y servicios, su uso y por último su eliminación y dispersión en forma de residuos. (...) Tradicionalmente las economías crecen y con ellas el nivel de uso de los recursos y la producción de residuos. (SEOÁNEZ CALVO M., 2000, pág. 19).

Este dinamismo en la producción urbana a ido llevando a una planificación trunca y escueta en muchos aspectos, situación que ha dejado a su paso una innumerable presencia de fragmentos totalmente desarticulados dentro del tejido de prácticamente cualquier urbe contemporánea y que tienen su origen forman en los sobrantes derivados del elemento urbano preponderante.

De manera mas específica, actualmente al momento de reflexionar en torno a aquellos proyectos urbano-públicos de gran escala a los que me refiero, resulta obvio el realizar una vinculación dirigida hacia las redes de transporte, debido a que este ámbito se ha ido posicionando desde las segunda mitad del siglo XX hasta convertirse hoy en día en el principal tópico de la obra civil publica y sin duda un jerarca consolidado en la ordenación del territorio.

El crecimiento de las ciudades y de los ejes de comunicación lleva a un crecimiento en el número de residuos. El incremento del número de residuos producidos por la disposición del territorio no siempre lleva a un crecimiento de la superficie global del «Tercer Paisaje», sino a una mayor fragmentación de éste. (CLÉMENT G., 2007, pág. 37).

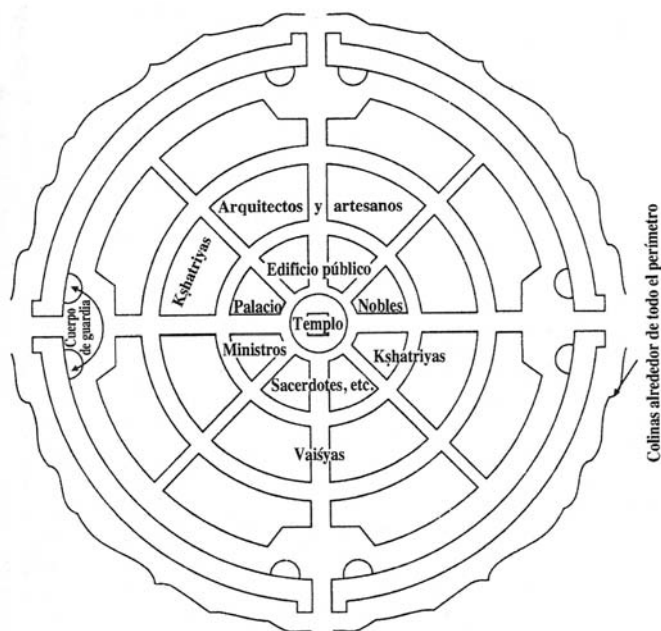
De tal manera que es necesario profundizar un poco en cuanto al papel tan preponderante que juegan las vías de comunicación para el ordenamiento urbano contemporáneo, ya que vale la pena recordar que desde tiempos inmemorables las vías de circulación han significado ser para la ciudad uno de los tópicos mas relevantes y significativos debido a que mediante éstas los habitantes podían desplazarse hacia los diversos puntos que constituían su comunidad, además de ello éstas vías de comunicación se convirtieron en el principal impulsor del comercio interno y externo con los enclaves urbanos cercanos.

Como testimonio de ello y haciendo un poco de historia al respecto, considero necesario voltear brevemente la mirada hacia ciertos recopilados de la antigüedad que nos muestran la forma de hacer ciudad, de forma concreta con lo que respecta a la construcción de las vías de comunicación a continuación expongo algunos de los preceptos más representativos para los antiguos pueblos hindúes de los primeros

siglos de nuestra era; cabe señalar que la referencia se encuentra de manifiesto en un recopilado de construcción hindú llamado «Mānasāra» cuyo significado es «la esencia de la medida» y fue escrito alrededor del año 510 d. C.

Ha de haber calles amplias tanto en longitud como en anchura; su número ha de ser uno, tres, cinco o siete. Han de tener dos aceras. En lugar de estas calles amplias pueden construirse una, dos, tres, cuatro o cinco carreteras exteriores mas pequeñas y sin aceras. Una cera ha de ir a lo largo de las dos calles internas de sur a norte en las dos calles internas que van del este al oeste. Las calles deben tener aceras y las carreteras no. Entre las calles amplias y las carreteras ha de haber caminos sin curvas. La amplitud de las calles puede variar de tres a doce rods¹. La carretera amplia así como todas las calles han de ser resistentes y firmes con fragmentos de piedra caliza. La anchura de una carretera amplia ha de ser igual a la anchura de una calle de nueve rods. (ANAND G., 2004, pág. 52).

Figura 5. El croquis representativo de un tipo de ciudad denominada con el nombre de Kharbata



FUENTE: (ANAND G., 2004, pág. 103).

1. El termino «rods» es una antigua unidad de medida y equivale a 5.029 m.

De tal forma que tomando de base la cita anterior es posible afirmar que incluso remontándonos más de mil setecientos años atrás, es evidente observar la importancia de las vías de comunicación era inminente para esta cultura en particular.

Es importante mencionar que la razón de remontarme al Mānasāra se debe a que de ahí también partiré ahora para mostrar que las vías de comunicación no representaban ser principal jerarca en la ordenación de estas antiguas ciudades, en las cuales cabe señalar que existan distintas tipos morfología (Kharbata, Kubjaka, Pattalna, Sivira, Sthaniya, Drona, Kolaka, etc.). Sin embargo en todos los anteriores tipos de ciudad es posible observar que el elemento jerárquico en la creación y ordenación del territorio, era el ámbito reservado exclusivamente para el templo religioso destinado concretamente al dios Brahmā.

En el plano anterior se observa que en la planificación de dicha ciudad está implícita la relevancia que tienen las vías de comunicación, sin embargo éstas únicamente son un instrumento para poder acceder al fragmento territorial dominante, en este caso el templo religioso. Cabe señalar que igual manera podría recurrir a ejemplos aun mas antiguos de otras culturas sin embargo su documentación en este particular ámbito es a veces incierta, solo podría rescatar por ejemplo el recopilado de la arquitectura romana realizado por Vitrubio en el siglo I a.c.

Sin embargo trasladándonos a la realidad actual de nuestros días es bastante dudoso asegurar que las vías de comunicación son solo simplemente una herramienta para acceder al territorio urbano predominante, ya que más bien éstas se han convertido en las principales jerarquizantes y nuevas directrices del ordenamiento territorial de la ciudad contemporánea.

Una de estas nuevas directrices surgidas a mediados del siglo pasado fue la de sobreponer como meta máxima de la ciudad aquella relacionada con la infraestructura urbana, en especial la del transporte y todavía más concretamente la relacionada con el automóvil.

Figuras 6 y 7. A la izquierda se muestra una pintura de 1880 donde se observa la calle mayor de Copenhague. Por otra parte a la derecha se observa una fotografía de la misma calle solo que ocho décadas después



FUENTE: (GEHL J., 2002, pág. 11).

Cuadernos Geográficos, 42 (2008-1), 53-82

De forma tal que puentes, túneles, autopistas, carreteras, vías, puertos marítimos y aéreos se han ido posicionando como la panacea presentada para la segunda mitad del siglo XX, sin embargo aquí considero prudente abrir un paréntesis para señalar que el desarrollo de esta infraestructura no es sin duda lo criticable, sino a costa de que se realizaron estas obras donde el hombre no fue el tema central de diseño, sino lo fue el automóvil, el tren, el metro, el barco, el avión o el medio de transporte en turno.

Esta brutal manufactura ha desencadenado en muchos de los casos el cercenamiento de diversos espacios públicos (principalmente plazas y parques) en los que el proyecto urbano-arquitectónico ha arrojado diversos fragmentos residuales al tejido urbano. Con respecto a este proceso urbanístico característico del siglo XX me parece prudente citar a Luís Gonzáles Tamarit y Javier García Bellido quienes señalan lo siguiente al respecto:

Los bulevares, únicas vías amplias de la ciudad, están siendo material y sañudamente arrasados para convertirlos en inmensos canales de metal atiborrados de coches. Las plazas públicas son excavadas, violentadas para meter aparcamientos subterráneos en su seno, siguiendo una de las políticas urbanísticas más demenciales que cabe imaginar. ¡Solo el beneficio desorbitado de las concesionarias y la corrupción mental o pecuniaria de los ediles y técnicos puede justificar el colocar «imanes» en el centro de la ciudad para atraer más y más coches! ... Ese incremento brutal de la utilización del automóvil en la ciudad, así alimentado, hace a los técnicos municipales plantearse la necesidad de duplicar las vías en altura, de acomodar al automóvil lo que no se pensó para él. Los mounstrosos pasos a desnivel de acero y hormigón destrozan el paisaje urbano, atraen a más coches hacia el centro y crean más atascos de los que se pretendían solucionar. El presunto remedio acelera el curso de la enfermedad, el ahogo y la asfixia de la ciudad. (TAMARIT G., pág. 84)².

En la ciudad actual no resulta extraño que el automóvil ha adquirido un valor preponderante, pese a ser un medio de transporte privado, las calles, avenidas, bulevares, carreteras y autopistas, se han consolidado como el principal elemento rector en el ordenamiento territorial de la urbe contemporánea.

Incluso, y llevando la reflexión anterior más allá, es común que el peatón sea ahora un verdadero intruso en este reciente entramado vehicular, prácticamente me atrevería a señalar que en muchas ciudades el auto se ha posicionado como el actor principal dentro de la escenografía urbana, dejando al peatón como u espectador o en el mejor de los casos un actor secundario, este fenómeno representa en la actualidad un fenómeno que ha llegado hasta el punto de que la personalidad de la misma ciudad se vaya diluyendo como atinadamente lo señala Jane Jacobs a continuación:

Las arterias destinadas al tráfico, los terrenos de aparcamiento, las estaciones de gasolina y los cines drive-in son instrumentos poderosos y tenaces de destrucción de las

2. TAMARIT GONZÁLES, Luís. *Para comprender la ciudad*, Editorial AEK, Madrid-España, pág. 84.

ciudades. Para acomodarlos, las calles han sido destrozadas y convertidas en jirones dispersos, incoherentes y sin sentido para quien vaya a pie. La personalidad de la ciudad se diluye, hasta el punto que todos los lugares de la misma acaban pareciéndose con solo poner el cartel de —no hay sitio—. En las áreas mas duramente derrotadas, los usos que no pueden funcionar solos (tiendas, residencias, lugares de reunión o centros de trabajo) quedan separados unos de otros. Es difícil precisar cuanta de la destrucción llevada por los automóviles a las ciudades es realmente una respuesta a los problemas del transporte y las necesidades del trafico, y cuanta es debida a una pura falta de respeto a las otras necesidades, funciones y usos de las ciudades. Así como los reconstructores de urbes se quedan perplejos cuando intentan pensar en hacer algo distinto a sus proyectos de reordenación, pues no conocen otros principios respetables para organizar ciudades, así también los responsables de la construcción de autopistas,

Figura 8. A la izquierda se muestra un tipo de fragmento urbano-público de tipo residual, cuyo origen deriva de un sobrante. Concretamente se encuentra en la ciudad de Cordoba, en España



FUENTE: Elaboración propia.

Cuadernos Geográficos, 42 (2008-1), 53-82

los ingenieros de tráfico y los reconstructores urbanos se quedan igualmente perplejos cuando intentan pensar lo que pueden hacer, de modo realista, día tras día, para resolver los caprichos del tráfico cuando éstos se producen y actuar conforme a sus provisiones tocante a la circulación y aparcamiento de más y más coches en el futuro. (JACOBS J. 1973, pág. 359 y 360).

Realizo un hincapié importante en la infraestructura urbana de transporte porque conforme ésta representa un papel crucial y muy particular en el origen de este tipo de territorios públicos residuales, ya que por una racionalidad mal entendida se han venido construido vías de transporte terrestre (calles, avenidas, distribuidores viales, puentes, etc) que por una mala planeación o simple indiferencia de su planificador, estas arrojan partes o porciones en sus nodos de cruce que no fungen con una función específica desde el mismo momento de inaugurarse la obra.

Aquí me gustaría abrir un nuevo paréntesis ahora para puntualizar de forma muy clara lo que significa el termino «nodo», en términos generales es una convergencia entre dos vías de transporte, las cuales por obviedad llevan a generar todo una infraestructura a su alrededor.

Figura 9. En la parte inferior se muestra la fotografía de un caso similar al anterior, cuyo origen de la misma forma deriva de un sobrante. En este caso el fragmento urbano se encuentra en la ciudad de Granada, en España



FUENTE: Elaboración propia.

De manera más concreta podemos ejemplificar como nodos de tipo urbano-públicos a aquellos puntos de cruce que constituyen la infraestructura vehicular o peatonal relativa para que una avenida pase arriba o debajo de la otra, como lo podría ser en este caso la presencia de puentes y pasos a desnivel; o bien también se generan diversos nodos con la presencia de elementos viarios complementarios destinados para agilizar el tráfico, como lo son las guarniciones que se realizan para incorporarse de una vía a otra; dicho de otro modo Kevin Lynch define a esos nodos como:

Los nodos pueden ser ante todo confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce ó una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra. (LYNCH K., 1978, pág. 73).

Sin embargo es importante apuntar que una vez concluida la obra en su conjunto la parte interna del nodo pasa a un segundo término, hecho que muchas veces lo lleva al abandono, ya que en el mejor de los casos se pretenden disfrazar mediante áreas verdes que incluso hasta carecen de planeación paisajística.

De manera específica utilizo el termino «disfraz» porque frecuentemente las autoridades gubernamentales resuelven a su entender este tipo de fragmentos residuales mediante la siembra de distintos tipos de vegetación basándose y escudándose en el argumento de que son «pulmones» para la ciudad. Sin embargo esto último es una falacia ya que según Jane Jacobs es la circulación de masa de aire la que en realidad realiza la función que impide que las ciudades se sofoquen.

Figura 10. *Puente vehicular en Av. San Antonio Abad, México DF*



FUENTE: Elaboración propia.

Cuadernos Geográficos, 42 (2008-1), 53-82

Para comprender como se influyen mutuamente las ciudades y sus partes lo primero que hemos de hacer es destruir la confusión existente entre «usos reales» y «usos míticos» (por ejemplo, la tontería propia de la ciencia-ficción de que los parques son los «pulmones de una ciudad»). Para absorber el bióxido de carbono que cuatro personas exudan al respirar, cocinar y calentarse se requieren unos tres acres de monte o bosque. Los océanos de aire que circulan a nuestro alrededor, y no los parques, impiden que las capitales se sofoquen excesivamente. Tampoco se consigue aumentar la masa de aire de una ciudad aplicando determinadas extensiones proporcionales de espacio verde o ampliando de manera equivalente la anchura de las calles. Restar calles y sumar el espacio que ocupaban a un parque o a una avenida-alameda de cualquier grupo de viviendas urbanizadas son dos operaciones que no tienen nada que ver con las cantidades de aire fresco que una ciudad pueda recibir o dejar de recibir. El aire no entiende nada de fetiches de hierba y es completamente incapaz de servirse de ellos para mejorar sus posibles y eventuales debilidades. (JACOBS J., 1977, pág. 99).

De tal forma que podemos concluir que el origen formal mediante el cual estos territorios adquieren el término de «residual» se desprende básicamente desde que el proyecto aun se encuentra en papel, es decir en planeación. Sin embargo la escala del proyecto urbano al que me refiero puede ser de distante índole, ya que muchas veces desde el mismo plan de ordenamiento territorial de una ciudad sería posible encontrar elementos generadores de este tipo de fragmentos residuales. «El residuo es deudor de una forma de gestión pero, en tanto que espacio abandonado, por lo general procede del principio de ordenación (...) Todo ordenamiento genera un residuo...» (CLÉMENTS G., 2007, pág. 12).

En sentido, la planificación (en sus diversas escalas) resulta ser el elemento preponderante a depurar, y es que sin duda una de las grandes cualidades del diseñador urbano es que aún sin que todavía se haya materializado la obra ya puede éste visualizarla mentalmente, incluso recorrerla y por consiguiente es indudable que reconoce que se generaran en los nodos de cruce estos fragmentos de territorios.

Sin embargo el recorrido virtual que realiza este creador de espacios, no hace por lo general una pausa para reflexionar en torno a una propuesta que de una solución ante estas partes o porciones derivadas, sino que por el contrario la planificación del proyecto primordial continua su ritmo de ejecución. Es por ello que es posible afirmar que este tipo de territorios o fragmentos de él, son resultado de una indiferencia creativa por parte del arquitecto, urbanista e ingeniero encargado de proyectar aquella obra urbano-pública de gran escala.

4. SEGUNDO TIPO: AQUELLOS RESULTANTES DE UNA TRANSFORMACIÓN

Para lograr entender la ciudad es necesario comprender que ésta es un organismo vivo y sumamente complejo en donde utópicamente siempre se ha tratado de imponer la idea de que la planificación a gran escala de la ciudad debe correr a cargo del urbanista

y la solución particular de los territorios que la componen debe ser correspondiente al arquitecto. Sin embargo mientras en la ciudad existan habitantes, estos planteamientos tendrán diferencias severas entre proyecto y realidad.

Existen infinidad de casos y ejemplos en la ciudad, donde el territorio público propuesto deja de responder a las necesidades para las que fue proyectado, lo cual lleva a que dicho territorio inicie así un proceso de abandono, dicha metamorfosis transforma lo que antes era un armónico y funcional territorio público en uno de tipo residual. De tal forma es posible afirmar con toda certeza que la ciudad se encuentra en constante transformación, renovándose día a día, incluso minuto a minuto. Sobre esta reflexión cito a Michael Roy quien acota y describe esta renovación urbana de la que hablo:

Con excepción de ciertas ciudades o centros de ciudades históricas importantes, cuya organización y patrimonio arquitectónico se conservan intactos como testimonio de la historia (donde las únicas huellas de la vida contemporánea se inscriben en la rehabilitación de lo existente), la ciudad contemporánea es una organización viva, dinámica, que se regenera sobre ella misma y prolifera continuamente. (ROY M., 2002, pág. 4).

En el caso concreto de este tipo de territorios residuales, que por lo general están representados por plazas, parques o jardines que en su inicio si respondieron a las necesidades, sin embargo por diversos factores (como fenómenos migratorios, violencia urbana, cambios culturales de la población, etc) llega un momento en que ciertos fragmentos urbano-públicos que alguna vez formaron parte de la vida activa de la ciudad, ahora le resultan obsoletos y hasta incómodos, vale la pena mencionar en este momento que algunos estudiosos del tema se refieren a este fenómeno como periodo de obsolescencia.

Y es que la disyuntiva entre seguir siendo funcional o dejar de serlo no radica precisamente en la propia arquitectura, (aunque la calidad de la misma sin duda tiene mucho que ver, y más adelante lo citare) el hecho se basa primordialmente en los factores enunciados en el párrafo anterior, a lo que sin duda se suma la vulnerabilidad que tienen especial y particularmente los territorios urbanos destinados a la recreación y convivencia como parques o plazas.

En este tipo de fragmentos es la voluntad de uso de los habitantes lo que dictamina el futuro al que se enfrentaran este tipo de territorios urbanos de carácter público. En este sentido me parece prudente acudir al texto de Jane Jacobs, quien describe con mayor profundidad y de gran forma la vulnerabilidad en estos espacios.

Se conviene generalmente en que los parques o espacios verdes vecinales son regalos hechos a las barriadas más desafortunadas de una población. Demos un giro a este pensamiento y convengamos en considerar que los parques urbanos son unos desafortunados lugares que necesitan el regalo de la vida. Esto último ésta más de acuerdo con la realidad, pues la gente puede ciertamente ponerse de acuerdo para conferir una utilidad a los parques (y en este caso los hace prosperar), o bien se confabula para negarles toda utilidad (en cuyo caso el parque en desgracia será lugar de abominación

y fracaso). (...) Los parques son lugares muy volubles. Acusan tendencias extremas de popularidad o impopularidad. Su comportamiento es de gran simplicidad. Pueden ser partículas deliciosas de un distrito urbano, así como productos productivos, desde el punto de vista económico, para los contornos; pero los que así se comportan son los menos... (JACOBS J., 1973, pág. 97).

Todos estos conceptos solo pueden ser entendidos si se esta conciente que la transformación urbana a la que hago alusión esta sujeta a que cada territorio publico logre día a día solucionar sus rezagos para así satisfacer las demandas para lo que fue planeado; lo anterior es un fenómeno que se ha acentuado y reconocido en las ultimas décadas pero no solo es un fenómeno de la actualidad sino ha sido un fenómeno constante a lo largo de la historia, Ernesto Velasco nos habla acerca de esta congruencia histórica y arquitectónica mediante algunos ejemplos en los que se remonta siglos atrás, pero de la misma forma ilustran más claramente lo anterior:

La ciudad del medioevo tenia como idea rectora la defensa sencilla y con pocos hombres de cada barrio, zona o caserío; era una verdadera fortificación fácil de defender, difícil de asediar, autosuficiente en servicios básicos de comida y agua, lo que permitía resistir largos periodos de sitio. Otro ejemplo son las ciudades para los dioses; los adoratorios o monumentos de las antiguas civilizaciones mesoamericanas, donde el esfuerzo principal se situaba en lo colectivo, en la relación profunda entre el ser humano y lo trascendente. De ese concepto surgen los grandes territorios abiertos, libres e integrados al paisaje sin pretensiones de competir con el, limitando pero sin impone, guiando al habitante por avenidas de grandiosidad divina. Claras, luminosas, multicolores, geométricas, ortogonales, las ciudades prehispánicas nos hablan de culturas diferentes, de civilizaciones donde el espacio para la guerra estaba fuera de ellas, donde la vida y las relaciones se daban de manera muy diferente a como se dan en nuestras megalópolis actuales. Podríamos decir que hoy estamos a varios años luz de estas culturas y, sin embargo, nuestro punto de partida sigue siendo el mismo. En la arquitectura y en la cultura solo hay un creador y un beneficiario: el hombre. (VELASCO L. E., 1990, pág. 34 y 35).

De tal forma que al deber ser la arquitectura publica un reflejo de las necesidades de su tiempo, podemos afirmar que ésta debe estar sujeta a constantes renovaciones, remodelaciones y adecuaciones para de esta forma lograr responderles a los distintos usuarios.

Justamente aquí es donde dos conceptos comienzan a entrelazarse para caminar juntos en la construcción diaria de ciudad; estos dos conceptos son calidad y supervivencia. Resulta quizás obvio mencionarlo pero ahí radica un punto fundamental para poder argumentar que este tipo de territorios residuales pueden ser consecuencia entre otros muchos factores de una falta de calidad, ya sea en su realización formal o desde el proyecto. En este sentido cito a continuación conceptos de Aldo Rossi que son relativos y pertinentes al tópico de la calidad y su relación con la supervivencia de la obra arquitectónica.

El reconocimiento del aspecto cualitativo de la arquitectura nos permite descubrir una dimensión esencial: su supervivencia; supervivencia que nos revela el carácter específico de la realidad arquitectónica. La permanencia de la obra arquitectónica a través del tiempo no es un proceso de petrificación y erosión en el decurso histórico, sino que es la capacidad de despliegue que históricamente puede asumir la obra. Pero la capacidad de la obra arquitectónica de sobrevivir en el transcurso del tiempo solamente es posible por su íntima vinculación a la realidad humana. (ROSSI A., 1982, pág. 14).

Justamente dicha realidad humana a la que se refiere Rossi, juega un papel vital en la metamorfosis que surge el territorio público para transformarse en residual, ya en párrafos anteriores he mencionado que la ciudad es un ente evolutivo y en constante regeneración, pero esto es un reflejo mismo de que el hombre mismo posee las mismas características.

La concepción ideológica de cada uno de los habitantes se encuentra siempre en un proceso constante de transformación, que se refleja en una cantidad infinita de cambios que pueden ir desde biológicos hasta sociales. De forma más concreta me gustaría hacer énfasis en que esta regeneración ideológica que ocurre en el pensamiento humano influye en muchos de sus hábitos que experimentan en los territorios públicos de su comunidad, como lo son sus costumbres, pasatiempos, modos de recreación e incluso de convivencia. De forma tal que un territorio público puede caer en el abandono e iniciar su proceso para transformarse en residual, debido a que ahora han cambiado ciertos hábitos de los habitantes que comúnmente eran usuarios cotidianos de dicho territorio público.

Citando un ejemplo concreto, en la última década se ha observado en las grandes metrópolis el fenómeno de que algunos parques públicos ubicados en zonas de clase alta, han caído en un abandono importante debido a que la oferta que ofrecen los gimnasios privados provoca una reconfiguración mental en el usuario, convenciéndose así de que ésta última opción representa una oportunidad de convivir y ejercitarse mucho más segura, confortable y completa respecto a lo que ofrece el parque público, situación en su conjunto puede derivar en que se inicie un proceso de obsolescencia en dicho punto del tejido urbano.

Otro caso comúnmente visible se encuentra en los centros de las principales urbes de Europa y Norteamérica, las cuales en las últimas tres o cuatro décadas y por diversas circunstancias (de tipo social y económico principalmente) han experimentado el fenómeno de que los habitantes deciden iniciar una migración hacia la periferia, dejando por consecuencia fragmentos residuales inmersos en los centros de dichas ciudades.

En los últimos años, una interpretación equivocada de la ciudad jardín ha llevado al abandono de la ciudad interior. El movimiento hacia las afueras de la ciudad, tan decididamente impulsado por el London Location of Offices Bureau, no sólo ha extendido hacia afuera los tentáculos de la ciudad, estrangulando así gran parte del campo, sino que también ha despoblado el centro de la ciudad con el consiguiente retroceso cultural y sus consecuencias. La tarea más importante para nuestro tiempo, y para el futuro, es la reactivación de la ciudad interior, que en el fondo, es su corazón. (ROSENAU H., 1986, pág. 177).

Para englobar y contextualizar los últimos ordenes de ideas, me parece prudente citar a Manuel Castells quien concretamente se refiere a la crisis en la producción y distribución de los servicios urbanos y los efectos que esto significo en específico para algunas de las principales ciudades Norteamericanas.

El deterioro de los servicios urbanos del casco antiguo y las condiciones de rentabilidad creadas por el Estado para la producción capitalista de viviendas y equipamientos en las zonas suburbanas, provoco la huida de la clase media hacia las urbanizaciones periféricas. En los cascos antiguos se han ido concentrando cada vez más las capas desempleadas y más pobres en particular las minorías étnicas, negros y latinos. Así se fue deteriorando cada vez más el patrimonio urbano del centro de las ciudades (...) para evitar pagar los impuestos de propiedad, muchos propietarios, en los últimos años, abandonaron sus casas. Faltos de toda reparación ó servicio, los inquilinos debieron también dejar los apartamentos y muchos de ellos fueron ocupados ilegalmente por comunidades de drogadictos y bandas de barrio. La inseguridad creada en el barrio forzó a otros inquilinos a abandonar también sus propios apartamentos. Tal proceso alcanza dimensiones gigantescas: cientos de miles de viviendas en New York, decenas de miles en Philadelphia, Boston, Baltimore, Detroit, etc. En el ultimo extremo, los propietarios provocan incendios de sus propias viviendas para cobrar el seguro y recuperar algunos materiales de construcción (...) Sectores como el South Bronx en Nueva York ofrecen el aspecto de una ciudad bombardeada... (CASTELLS M., 1973, pág. 35)

Partiendo de los ejemplos anteriores, surge otro factor que influye en la creación de territorios residuales por transformaciones, en este caso me refiero a la violencia e inseguridad que domina en ciudades de gran é incluso mediana escala. Este fenómeno abarca en diversos grados a todas las clases sociales que habitan en un enclave urbano determinado y por lo tanto su repercusión es sin duda directa en la vida cotidiana de dichos habitantes y en el dialogo que establecen éstos con el territorio publico.

De tal forma que un territorio publico que se encuentre dominado por la violencia e inseguridad, no tardara en iniciar su proceso de abandono para convertirse éste en residual. La explicación a ello parece muy sencilla de comprender ya que el usuario siempre buscara en los territorios públicos un lugar que le ofrezca condiciones optimas para llevar a cabo la actividad planeada a realizar, como comúnmente lo es el convivir, recrearse, ejercitarse o descansar.

A continuación y en referencia a las condiciones «optimas» que señalo en el párrafo anterior, hago referencia a Jan Gehl con quien coincido plenamente en cuanto a las características que busca el usuario en un territorio público, haciendo un especial énfasis en el tema de la inseguridad:

Una característica común a todas las actividades opcionales, recreativas y sociales es que se producen solamente cuando las condiciones externas para pararse y deambular son buenas, cuando se ofrece el máximo numero de ventajas y el mínimo de inconvenientes en los planos físicos, psicológico y social, y cuando resulta agradable en todos los aspectos estar en el entorno. La amenidad de un lugar depende en parte de la protección

Figuras 11 y 12. *Fotografías de lo que en su momento fue el centro deportivo «Arjona», ubicado a un costado del río Guadalquivir en Sevilla, España. Es un buen ejemplo de fragmento residual que tuvo su origen a raíz de un proceso de obsolescencia, y donde es perceptible el ambiente de inseguridad que rodea a dicho fragmento urbano-público*



FUENTE: Fotografías de elaboración propia.

Cuadernos Geográficos, 42 (2008-1), 53-82

Figura 13. Vista aérea del conjunto



FUENTE: Fotografía de elaboración propia, la vista aérea se obtuvo del Programa digital Tele Atlas «Google Earth».

contra el peligro y el daño físico, y sobretodo contra la inseguridad debida al miedo, a la delincuencia y al tráfico rodado. (GEHL J., 2006, pág. 186).

Por otra parte, retomando la influencia de la realidad humana en la capacidad que tiene el territorio público para sobrevivir, vale la pena hablar un poco de los fenómenos migratorios que ocurren en el entorno inmediato a cada uno de estos tipos de territorio.

Sin embargo para entender los movimientos migratorios que ocurren en el interior de una población es necesario remontarse a revisar las formas de producción y la distribución del capital que ocurre en dicha comunidad. Ya que resulta lógico y consecuente que el hombre abandone su entorno cuando no encuentra en él la capacidad para satisfacer sus necesidades culturales, sociales y principalmente económicas.

Las necesidades pueden ser fácilmente satisfechas o bien produciendo mucho o bien deseando poco. Para la estrategia de la economía de mercado (...) las necesidades del hombre son grandes (...). La abundancia material depende en parte de las facilidades de producción, y ésta de la simplicidad de la tecnología y la democracia de la propiedad. (SAHLINS M., 1977, pág. 13 y 14).

De tal forma que al ocurrir un fenómeno migratorio, éste se traduce de inmediato en una disminución en la densidad poblacional y por consiguiente también en una desocupación de los territorios públicos que se encuentren en dichas comunidades. Es importante señalar que este fenómeno de tipo social corre el riesgo de rápida o gradualmente convertirse en un efecto «domino» ya que provoca que los habitantes

Figura 14. *Parque Do Pedroso en Sao Paulo, Brasil*



FUENTE: Fotografía obtenida de la página Web: <http://www.flickr.com/photos/versurix/350738501>.

que decidieron no emigrar, tengan que considerarlo en un futuro debido a la crisis provocada por la desocupación de su entorno que se tradujo en un colapso general de los servicios en su comunidad (entiéndase comerciales, culturales, recreativos, educacionales, etc.)

Si bien es cierto que en las grandes metrópolis muchas veces esta desocupación tiene una breve duración dada la demanda ocupacional que tiene la ciudad, esto no garantiza precisamente que el territorio público vuelva a revitalizarse debido a que existe siempre la posibilidad que los nuevos pobladores posean hábitos y costumbres que no los hagan acudir a dicho territorio público.

Sin embargo en este ámbito, vale la pena hacer la precisión de que en las ciudades de menor escala el «vacío» producido por una oleada migratoria puede tener repercusiones realmente significativas e incluso irreparables, al grado de ser letal.

Esto se debe primordialmente a que, por ser un enclave urbano con relativamente poca oferta de servicios y trabajos para los nuevos pobladores, el fenómeno que señalaba como «domino» acelera considerablemente el proceso de obsolescencia, de tal forma que al perder el enclave urbano su vida, por consecuencia la gran totalidad de sus territorios públicos se transforman paralelamente en residuales.

El caso parece extremo sin embargo en prácticamente todo el mundo se ha dado este fenómeno migratorio tan extremo é incluso es posible observar en algunos de los casos que los vestigios de estas comunidades llamadas por algunos como «fantasmas» no solo permanecen, sino que la imagen que generan este conjunto de fragmentos residuales, aun se encuentra interactuando dentro de un enclave urbano perfectamente bien definido. A continuación muestro una serie de fotografías que dan fe de los anteriores conceptos:

De tal forma que concluyendo un poco en este apartado es posible afirmar que el daño generado por esta transformación destructiva puede observarse en muy distintas escalas y circunstancias, sin embargo al analizar los diversos ámbitos primordiales que

Figuras 15 y 16. Pueblo «fantasma» en Serracín, dentro de la provincia de Segovia en España, en el radicaron aproximadamente 130 personas en el siglo XIX, e inclusive el pueblo contaba con ayuntamiento y una escuela



FUENTE: Fotografías obtenidas de la página Web: <http://www.pueblosabandonados.es/search/label/Pueblos%20abandonados>

influyen en un territorio determinado, podemos sintetizar en cuatro los factores que conllevan a que un territorio urbano-público se transforme en residual:

- La falta de calidad en la propuesta arquitectónica.
- Reconfiguración de las necesidades poblacionales.
- Altos índices de violencia e inseguridad en la zona.
- Rezagos laborales y económicos.

5. SÍNTESIS

La lógica proyectual que rige actualmente la creación de la ciudad ha quedado enmarcada en criterios de racionalidad análogos a los de la ciencia y la técnica. Con ello, arquitectos y urbanistas han volcado su imaginar en pretender ordenar el territorio teniendo como meta máxima aquel progreso ilimitado que enalteció por siglos el pensamiento moderno.

El surgimiento de estos fragmentos residuales concluyo que es en parte un reflejo claro de ese pensamiento en el que el hombre queda relegado a jugar papeles secundarios dentro de su propia ciudad, diversos factores políticos, económicos y culturales han ido banalizando el contenido humano de la arquitectura urbana y de los criterios que deben regir el ordenamiento territorial.

Al final del siglo XX, rota la confianza en el progreso científico-técnico y en los valores del sujeto, el arte y la arquitectura se presentan desde su de-solación, desde su ausencia de solar, sólo justificados desde la experiencia y las proposiciones del sujeto empírico,

sensible testimonio de la pérdida de la totalidad, solo capaz de transmitir desde la frágil limitación de sus condiciones, contenidos relativos, parciales, individuales. La arquitectura más sensible de este momento ya no es la expresión de un proyecto colectivo en el que los valores de la racionalidad, progreso ó emancipación colectiva se transmiten al paisaje urbano sino solo la modesta presencia de discursos particulares que exponen públicamente lo que solo debería ser privado... (SOLÁ MORALES I., 1995, pág. 130).

En la cita anterior Ignasi de Sola Morales da testimonio de la existencia de una crisis, derivada entre otras cosas de esa ruptura en la confianza ciega y desbordante hacia el progreso científico-técnico, la cual ensombrece la producción arquitectónica en las diversas escalas que ésta se presenta; ya que si bien es cierto que la creación de ciudad siempre ha respondido a un llamado de racionalidad este hecho no precisamente ha representado ser lo correcto ni mucho menos esto representa algo característico solo de la ciudad contemporánea.

Desde los mismos inicios del hombre primitivo ya era posible vislumbrar rasgos de una racionalidad prácticamente innata, (sin tantos vicios y estereotipos) la cual era sin duda más arcaica en comparación con la actual, sin embargo en muchas ocasiones respondían a una lógica mucho más comprensible.

Durante mucho tiempo, el occidente Europeo se creyó dueño de la racionalidad, solo veía errores, ilusiones y retrasos en las otras culturas y juzgaba cualquier cultura en la medida de sus resultados tecnológicos. En toda sociedad, comprendida la arcaica, hay racionalidad tanto en la confección de herramientas, estrategia para la caza, conocimiento de las plantas, de los animales, del terreno como la hay en el mito, la magia y la religión. (MORIN E., 1999, pág. 9).

Esta difícil comprensión de la racionalidad actual lleva a formular ciertos temas en los que se encuentra inmerso el hombre, (como lo es la producción urbana), no sean tópicos que puedan descifrarse mediante operaciones aritméticas, tratados o dogmas y mucho menos solo por el juicio de los políticos encargados de esta tarea, pese a que éstos escuden sus decisiones en retóricas basadas en la razón o el progreso.

La principal disyuntiva la encuentro es que resulta obvio que no existe un consenso particular entre lo que es racional o no lo es, algunas conductas realizadas por altos mandatarios o potencias internacionales que ponen sin duda el dedo en la yaga. ¿Acaso es un acto racional la intervención realizada por E.U.A. en pleno siglo XXI a Irak? Probablemente la respuesta es sencilla y podrá responderse que ninguna guerra es racional, pero ésta en particular que menciono me parece que es la que más evidencia esas vacuidades en su contenido, aún cuando el trasfondo de dicha guerra haya sido realizar un saqueo petrolero o el posicionamiento geográfico en dicha región.

Cuando se trata de buscar la racionalidad en la producción de ciudad, la realidad no es tan distante ya que las decisiones giran la mayor de las ocasiones en torno a intereses políticos y económicos. Por otra parte tanto el arquitecto como el urbanista se encuentran muchas veces ante el fantasma del protagonismo, ya que en muchos casos es común observar la preponderancia de las cualidades estéticas dejando en un papel secundario la funcionalidad social que debiese caracterizar a la producción urbana.

Tratamientos de ángulos, simetría, proporción de las fachadas son la verborrea de una composición carente de sentido. Es tiempo de admitir que, en la actualidad, la aproximación tipológica y morfológica no sirve para edificar ciudades desfasadas, «ornamentaciones» anacrónicas saturadas de significados artificiales, vestigios anteriores a la explosión del fenómeno urbano. Esta aproximación ya no puede constituir un pensamiento operativo en nuestros días. (ROY M., 2002, pág. 4)

Sin embargo, cabe señalar que en el supuesto de que el problema tenga su raíz en una vertiente económica, política o protagónica, no se trata de un fenómeno actual, ya que la irracionalidad ha estado presente en mayor o menor medida dentro de las ciudades que se han constituido en diversas culturas a lo largo de la historia.

Citando un ejemplo concreto del orden de ideas anterior, resulta innumerable precisar las veces que la ciudad antigua de Roma fue redundada o reconstruida y los ejemplos pueden ser de muy diversas escalas y magnitudes, el caso particular que quiero abordar es el de cuando Nerón inicia su campaña de reconstrucción urbana, el caso es interesante de exponerse, debido a que la mayor parte de los historiadores concuerdan con que pocos años después de coronarse como emperador, inicio él mismo en el año 64 d.C. un gran incendio en la ciudad de Roma, la escala de este acontecimiento abarco prácticamente tres cuartas partes de la ciudad, y el motivo de dicha operación fue para dejar el terreno prácticamente libre para iniciar sus planes reconstructivos. Para documentar y dar fe a lo anterior, el historiador Michael Grant apunta lo siguiente al respecto:

Los rumores hacia Nerón fueron estimulados por el conocimiento, o la sospecha, de que el se alegró de que quedara mucho terreno despejado, puesto que deseaba construir un nuevo palacio. (...) Los edificios que escogió para que se reconstruyeran primero fue una mezcla juiciosa de santuarios religiosos y recreación pública. (...) Gran numero de casas particulares habían sido también destruidas, y el emperador estaba preparado con un ambicioso proyecto de urbanización. (GRANT M., 1975, pág. 152 y 163)

Figuras 17 y 18. *Imágenes del incendio de Roma en el año 64 d.c.*



FUENTE: Fotografía obtenida de la página Web: <http://users.servicios.retecal.es/jomicoe/imperio.htm>.

Me pareció prudente aunar un poco en el tema para mostrar una decisión totalmente irracional en busca de protagonismo y progreso; sin embargo prácticamente a casi dos mil años de diferencia en verdad no es tan distante, ya que la producción urbana continúa día a día, ciudad tras ciudad siguiendo las sombras de diversos caprichos justificados muchas veces mediante una «falsa racionalidad», é inclusive de la misma forma ésta producción urbana contemporánea de la que hablo sigue siendo impulsada en muchas ocasiones por figuras autoritarias, claro que ahora sin recibir el nombre de emperadores, sino que más bien estos personajes se encuentran distribuidos y encarados en diversas dependencias tanto federales como locales.

No obstante, ante esta irracionalidad a la que hago alusión poco se ha hecho al respecto, probablemente el primer gran parte aguas se dio en 1933 con la carta de Atenas en donde se ponía de manifiesto la crisis que ya empezaban a experimentar en la época algunas de las grandes urbes.

En la carta de Atenas se denuncia la caótica situación y la irracionalidad de amplios sectores urbanos de aquella época. Concretamente se hace referencia a las densidades excesivas, déficit de servicios, escasa calidad ambiental, insalubridad, reparto arbitrario de usos del suelo, estrechez de las calles, tipologías residenciales insufribles y globalmente se descalifica todo valor positivo a las ciudades contemporáneas. (MARTÍNEZ CARO C., 1985, pág. 32).

Sin embargo la carta de Atenas se quedó rápidamente en un elemento obsoleto que únicamente sirvió para comunicar buenas intenciones y enfatizar el hecho de que existía una crisis a nivel urbano, pero las medidas tomadas al respecto por gobiernos é instituciones en corto y largo plazo no resultaron congruentes a la problemática, sino que por el contrario, muchos especialistas como Peter Hall se atreven a señalar que algunos de los planteamientos urbanos de las últimas décadas han resultado «autodestructivos» debido a que se rigen principalmente por los intereses económicos inmediatos.

En los años setentas, el urbanismo cambió totalmente y en los ochentas parecía abocado a la autodestrucción. Daba la sensación de que la planificación convencional y el uso de planes y normas para reglamentar el uso de suelo habían caído en total descrédito. En lugar de regular el crecimiento urbano, el urbanista se había dedicado a fomentarlo con todos los recursos que tenía a su alcance. La idea que predominaba era de que la ciudad era una máquina de crear riqueza y que la función del urbanismo era engrasar esa maquinaria... (HALL P., 1996, pág 354).

En resumen, no hace falta ser un especialista en materia urbana para poder asegurar que las grandes metrópolis han crecido desmedidamente hasta el punto de encontrarse con un desbordamiento de sus estructuras urbanas, muchas de las ciudades de mediana escala o provincias no han terminado por redefinir su postura ante la nueva situación económica mundial y en contraparte el ámbito rural se encuentra en un profundo y cada vez más angustiante rezago en un sector muy importante de los países Latinoamericanos.

De tal forma que el problema del desbordamiento de la escala urbana es sin duda un ámbito que ha repercutido directamente en una falta de cohesión al momento de pretender realizar una integración del tejido urbano, y entrando concretamente al tema de los fragmentos residuales, es posible asegurar que en cuanto mayor sea la escala de producción urbana, mayor será la probabilidad de que el diseño en su conjunto arroje fragmentos remanentes o «sobrantes» ya que existe una menor atención por el manejo del detalle urbano; de cierta forma es válida la expresión de que *lo pequeño es mas urbano* (OLIVA i CASAS, J. 2005, pág. 38).

Los monumentales ejes principales que aparecen en los proyectos más característicos contribuyen a crear un modelo unificado, mientras que la gran escala perjudica al detalle y aplasta al individuo. (ROSEAU H., 1986, pág. 177).

Sin embargo es importante señalar que el problema no radica precisamente en la creación que se ha dado de grandes metrópolis y lo que ella arroja (entiéndase violencia, ruido, tráfico, contaminación), sino que es más bien un problema de formas, ya que mucha de la creación de esta ciudad contemporánea y «moderna» se ha mostrado en muchos casos alejada por completo de cualquier sentido humano-social y en contraparte se ha preponderado aquel fantasioso progreso funcional y técnico.

Al respecto Aldo Rossi hace referencia concreta a la figura de Camilo Sitte quien reflexiona en torno al carácter que tiene la manufactura de la ciudad, tanto como obra arquitectónica y de ingeniería; de manera textual señala lo siguiente al respecto:

Contra muchas mistificaciones quizá valga aún el sentido dado a la investigación por Camilo Sitte cuando buscaba leyes en la construcción de la ciudad que prescindieran de los solos hechos técnicos y se diera cuenta plenamente de la belleza del esquema urbano, de la forma como viene leída: Tenemos hoy tres sistemas principales de construir ciudad: el sistema ortogonal, el sistema radial, y el circular. Las variantes resultan generalmente de la fusión de los tres métodos. Todos estos sistemas tienen un valor artístico nulo; su único objetivo es el de la reglamentación de la red viaria; es, pues, un objetivo puramente técnico. Una red viaria sirve únicamente para la circulación, no es una obra de arte, porque no es captada por los sentidos y no puede ser abarcada de una sola vez sino por el plano. (ROSSI A., 1982, pág. 76).

A manera de síntesis es posible señalar que ese objetivo puramente técnico mencionado por Camilo Sitte, aunado a un desbordamiento en la escala del proyecto han llevado a que en la segunda mitad del siglo XX la producción urbana en su conjunto arroje inconcientemente o concientemente una infinidad de fragmentos urbanos de tipo residual.

AGRADECIMIENTOS

De forma muy particular agradezco el apoyo brindado por la Dirección General de Estudios de Posgrado de la UNAM, así como también a la Consejería de Innovación, Ciencia y Empresa de la Junta de Andalucía que actuó como patrocinador del Progra-

ma de Becas de Movilidad Académica de la AUIP. Por otra parte también agradezco de manera muy concreta el respaldo brindado en todo momento por el Mtro. Miguel Hierro y por el Dr. Juan Jesus Lara.

BIBLIOGRAFÍA

- ANAND, G. N. (2004), *Vāstu-El arte de la geomancia india*, Editorial Kairós, Barcelona-España, págs. 52.
- CASTELLS, M. (1973), *Artículo: La crisis de la ciudad capitalista*, Revista «El viejo topo», Barcelona-España, Numero 32, págs. 35.
- CLÉMENT, G. (2007), *Manifiesto del Tercer paisaje*, Editorial: Gustavo Gili S.A. Barcelona-España, págs. 9, 12 y 37.
- DICCIONARIO DE LA LENGUA ESPAÑOLA, R. A. E. (1970), Edición 19ª, Editado por: Espasa-Calpe S.A., pág. 1138.
- GEHL, J. (2002), *Nuevos espacios urbanos*, Editorial Gustavo Gili, Barcelona-España, págs. 11.
- (2006), *La Humanización del territorios publico*, Editorial Reverté, Barcelona-España, págs. 185.
- GRANT, M. (1975), *Neron*, Editorial Novaro, Milan-Italia, págs. 151, 152 y 163.
- HALL, P. (1996), *Ciudades del mañana*, Ediciones del Serval, Barcelona-España, págs. 354 (traducido por Consol Freixa).
- HANNEQUART, J.-P., *Le Droit European des dechets*, Institut Bruxellois pour la Gestion de Lénvironnement.
- HERRÁEZ, I., LÓPEZ, J., RUBIO, L. y FERNANDEZ, M.^a (1995), *Residuos Urbanos y Medio Ambiente*, Editado por la Universidad Autónoma de Madrid, págs. 189.
- JACOBS, J. (1973), *Muerte y vida de las grandes ciudades*, Ediciones Península, Madrid-España, págs. 97, 99, 359 y 360.
- LYNCH, K. (1981), «La imagen de la ciudad», Editorial Gustavo Gili, Barcelona-España, pág. 63.
- MORIN, E. (1999), *Los siete saberes necesarios para la educación del futuro*, Editado por la UNESCO, Paris-Francia, págs. 9.
- MARTÍNEZ CARO, C., IBÁÑEZ CEBAS, Á. y VEGARA GÓMEZ, A. (1985), *La Ordenación Urbana: Aspectos legales y practica profesional*, Editado por la Universidad de Navarra, Pamplona-España, págs. 32.
- MAZARI, H. M. (2002), *Territorios abiertos de la Ciudad de México*, Publicación del comité editorial del Gobierno del Distrito Federal.
- OLIVA, J. (2005), *La confusión del urbanismo: ciudad publica versus ciudad doméstica*, Editorial: Cie inversiones editoriales Dossat, Madrid-España, págs. 38 y 184
- ROSENAU, H. (1986), *La ciudad ideal: Su evolución arquitectónica en Europa*, Editorial Alianza (dentro de la colección arte y música), Madrid-España, págs. 177.
- ROSSI, A. (1982), *La Arquitectura de la ciudad*, Editorial Gustavo Gili S.A., Barcelona-España, págs. 14 y 76.
- ROY, M. (2002), «Paisajes de la movilidad», Editado por el INBA, México D. F., págs. 4.
- SAHLINS, M. (1977), *Economía de la edad de piedra*, Akal Editor, Madrid-España, págs. 13 y 14.
- SOLÁ, M. I. (1995), «Diferencias. Topografía de la arquitectura contemporánea», Editorial Gustavo Gilli, Barcelona-España, págs. 130.
- TAMARIT GONZÁLES, L., *Para comprender la ciudad*, Editorial AEK, Madrid-España, págs. 84.
- VELASCO LEÓN, E. (1990), *Como acercarse a la Arquitectura*, Editorial Limusa, México DF, págs. 34 y 35.