



El espacio / tiempo intersticial.

EL INTERSTICIO EN LA ANTI-CIUDAD.

“La ciudad fue inventada por el hombre para maximizar intercambio y minimizar desplazamiento”. David Enwicht.¹

El espacio/tiempo intersticial.

Lo intersticial es aquello que sucede entre dos puntos separados, tanto temporal como espacialmente.

El intersticio existente en el espacio/tiempo dentro del entorno construido, es lo que determinará la calidad de vida urbana que se tendrá en determinada zona de la ciudad y en su conjunto metropolitano.

Espacio tiempo intersticial

El tiempo y el espacio se pueden representar con dos planos perpendiculares que nunca dejan de intersectarse. Movimiento y el mismo tiempo están en éstos elementos. Lo que es indudable es que uno le provoca un cambio al otro y viceversa. Sin el uno es imposible de concebir el otro.

Cuando se sitúa un punto en el espacio, el tiempo lo afecta. En todo momento el tiempo está interactuando con él, existe un constante desplazamiento en el plano del tiempo. Cada instante se crea mayor lapso entre el momento en el que fue creado y el momento actual. El lapso que afectó a ese punto en el espacio, el desplazamiento, es un espacio intersticial.

De igual manera, cuando un punto se desplaza en el espacio, -ignoremos que para eso se necesita tiempo- se crea un espacio, un espacio que es necesario para cubrir la distancia que se crea entre

Página anterior. Fotografía del nodo vial de los cubos en el poniente de la ciudad de Guadalajara. Manipulación digital. Jorge López de Obeso. 2001.



la posición original del punto en el espacio y su actual posición. Este espacio es un espacio intersticial. Existe en todo desplazamiento espacial, es imposible no tenerlo.

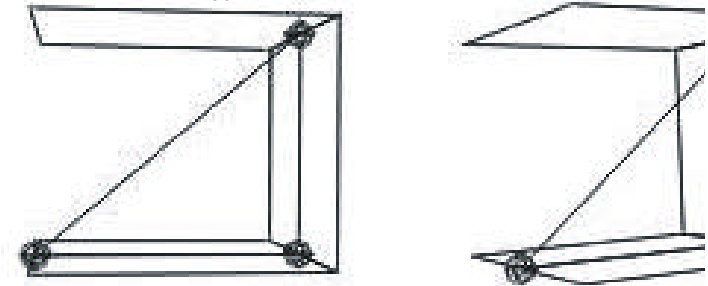
En el momento en el que un punto se desplaza en el tiempo y en el espacio, tal y como lo hacemos los hombres, se crea una diagonal que une la posición original del punto en el tiempo, la posición original del punto en el espacio, con la posición actual del punto en la intersección del espacio con el tiempo. Esta diagonal es el espacio/ tiempo intersticial. + **Diagrama 1**

Esta diagonal contiene los momentos/espacios que configuran nuestra experiencia, nuestra forma de ver el mundo, nuestra capacidad de desarrollarnos, de cambiar. En esta diagonal transcurre nuestra vida. Sin embargo, esta diagonal es imposible de construir por completo por nosotros mismos. Cuando nacemos la estructura está ya creada. El espacio ya existe. La ciudad ya está ahí desde hace mucho tiempo. El tiempo existe, y continúa su curso. Sin embargo, nosotros tenemos la capacidad de modificarla constantemente. En cada momento, con cada acción que tomamos la reconfiguramos, modificando así nuestra vida pero también la de muchas otras personas. Es por esto que la ciudad es un ente tan importante. Es el escenario, construido desde hace generaciones y por infinidad de personas, de nuestras vidas.

Diagrama 1

Diagrama de la trayectoria del espacio intersticial separado en espacio y tiempo. El plano vertical representa el espacio y los horizontales el tiempo.

Diagrama: Jorge López de Obeso
2001

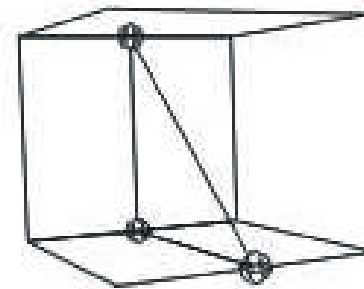
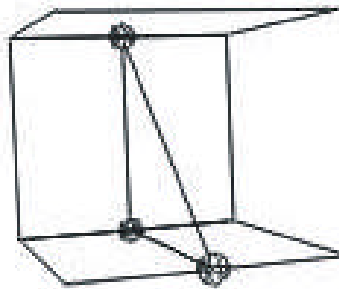
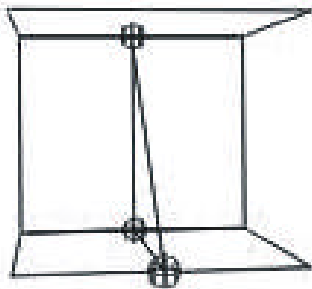
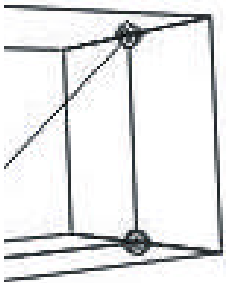


Puntos de acceso espontáneo PAE

Los puntos de acceso espontáneo (PAE) son los cualificadores de la vida urbana. Son de muy distintas naturaleza. El punto de acceso espontáneo es aquello que nos enriquece la experiencia. Es completamente subjetivo y no será lo mismo para uno que para el otro.

La relación del individuo con el otro, se representa en el intercambio de información. El intercambio oral, escrito, sensitivo, directo e indirecto. Es todo aquello que expresa el otro y que el individuo es capaz de recibir. Un edificio es un intercambio de información. El creador de ese edificio está, de manera voluntaria o no, expresando constructivamente sus conocimientos, sus ambiciones, sus capacidades. Una plática es otro tipo de intercambio. Un letrero, un texto, una imagen, una forma de vestirse, de mirar de caminar. Todo el tiempo se están produciendo estos intercambios de información entre las personas, ya sea de manera directa o por sus productos.

Otra forma de PAE es cuando la experiencia es adquirida sin la necesidad de el otro. Mediante el contacto con un árbol, con un olor específico, una luz determinada. Es una experiencia que dependiendo del individuo y de su capacidad de reflexión será importante para el cúmulo de condicionadores de la calidad de vida.



Velocidad en el factor encuentro espacio/tiempo intersticial.

Aritméticamente al multiplicar la distancia con el tiempo se obtiene la velocidad. A mayor velocidad, menor es el tiempo requerido para desplazar un punto en el espacio. Menor la velocidad, menor será la distancia recorrida en el mismo lapso.

En el sentido vertical se encuentra la distancia, en el horizontal el tiempo. Cuando se crea la frecuencia de un recorrido, es decir un desplazamiento en el espacio e inevitablemente en el tiempo. La velocidad esta representada en longitud. A mayor velocidad mayor longitud, aunque sea el mismo tiempo de desplazamiento la distancia es mayor.

Se establece un horizonte que es el origen y un horizonte que será el destino o motivo de su desplazamiento. Cuando se crean los vectores de desplazamiento de diferentes puntos, entre un punto y otro del espacio tiempo, se crearán también intersecciones entre las frecuencias, nodos de encuentro. A mayor la velocidad, menos frecuentes es la aparición de estos nodos de encuentro. Los nodos de acceso son aquellos destinos a donde se pensaba llegar al iniciar el desplazamiento. Los destinos de las trayectorias largas, las más veloces, son inaccesibles, y aunque los nodos de éstas si están dentro de las posibilidades de las frecuencias de los automovilistas, son escasas las coincidencias en la trayectoria. Existen más puntos de encuentro y más puntos de acceso en la zona donde se desarrollan las trayectorias cortas, que en donde se encuentran la mayor parte del tiempo de las trayectorias largas. Los peatones son las trayectorias cortas y los automovilistas las trayectorias largas. La misma persona, en la misma ciudad, pero con diferentes niveles de acceso y contacto, una con menor cantidad de experiencias diarias. Una con menor contacto con la ciudad.

+Diagrama 2

Pagina opuesta.

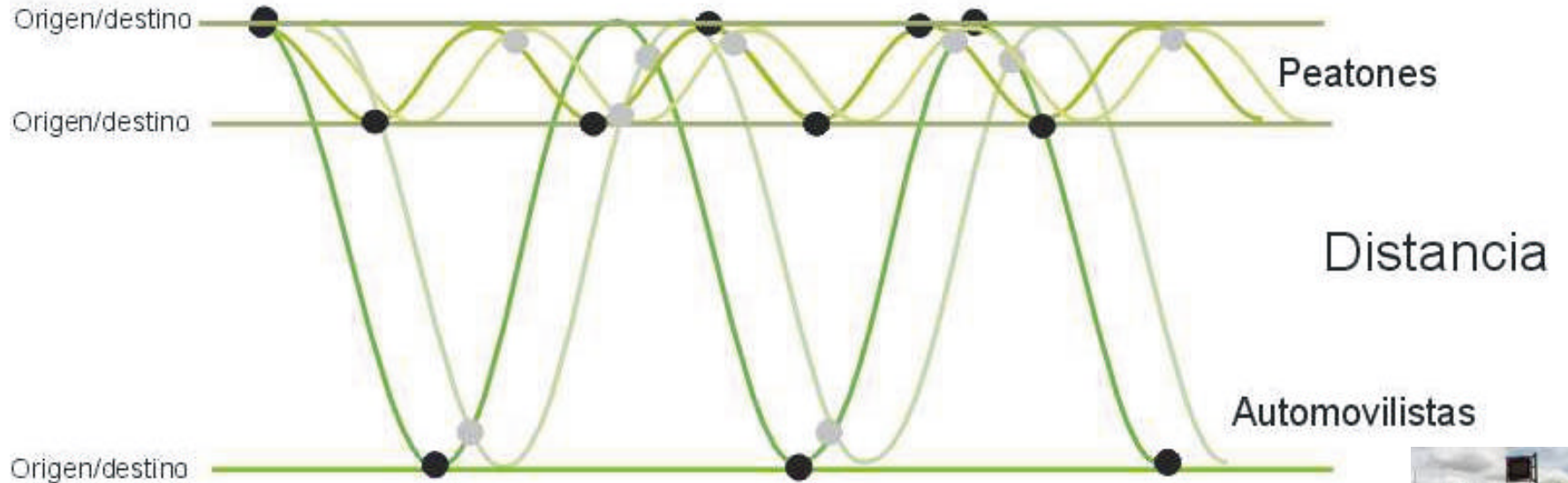
+Diagrama 2

La velocidad determina la cantidad de PAE que se intersectarán.

Diagrama: Jorge López de Obeso
2001

- Nodos de acceso
- Nodos de encuentro
- ~ Velocidad

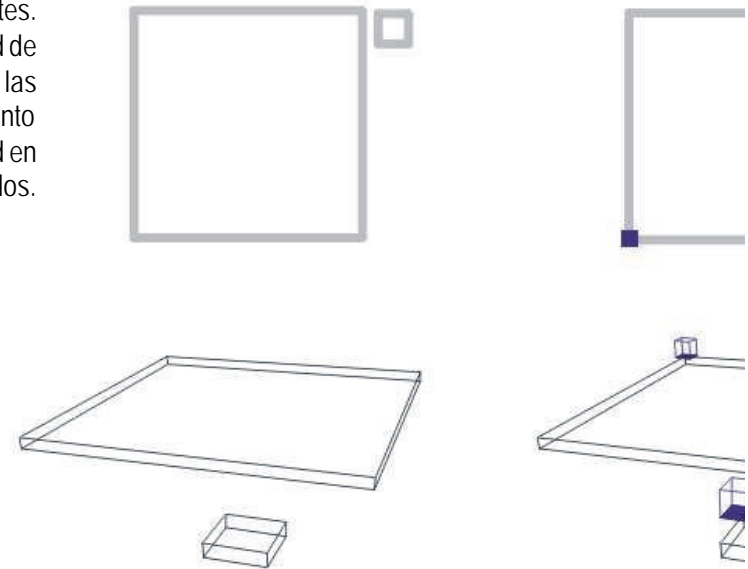
Tiempo de recorrido



Densidad como factor del PAE

Para simular el recorrido que se hace dentro de una ciudad en dos situaciones diferentes de densidad y expansión territorial se presenta el siguiente ejemplo: Tenemos el área uno que mide quince kilómetros por quince kilómetros y el área dos con dimensiones de dos kilómetros por dos kilómetros (D3.1). EL punto de origen y el punto de destino están en sus extremos correspondientes. (D3.2). Para poder llegar de uno a otro en 30 minutos es necesario, en el primero una velocidad de 30 kilómetros por hora y en segundo una de cinco kilómetros por hora. Dentro de cada una de las áreas existen la misma cantidad de PAE, digamos, 30 (D3.3). Se crea una trayectoria entre el punto de origen y el punto de destino en ambos casos. (D3.4) La trayectoria que proyecta la velocidad en el área uno intersectará de manera no planeada con un número menor de PAE que en el área dos.

+Diagrama 3

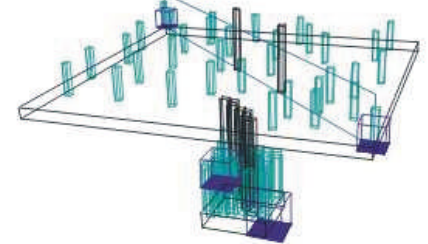
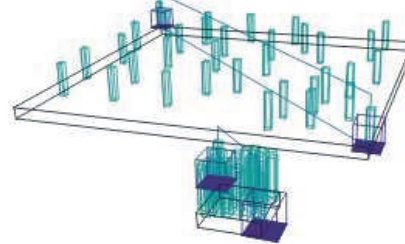
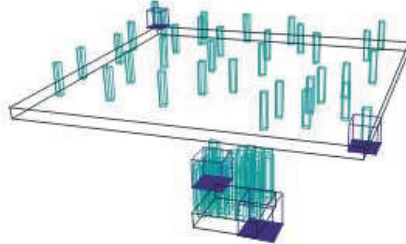
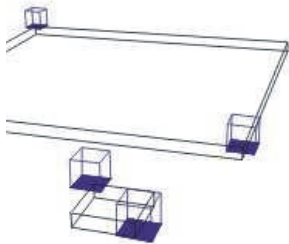
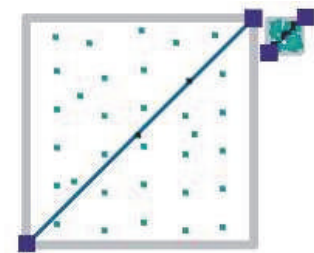
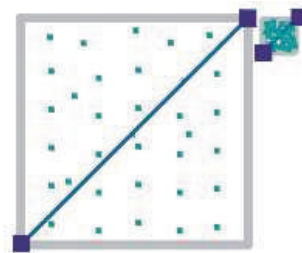
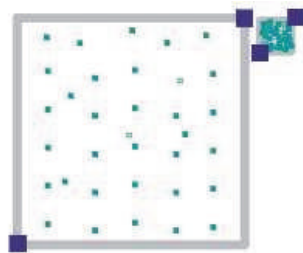
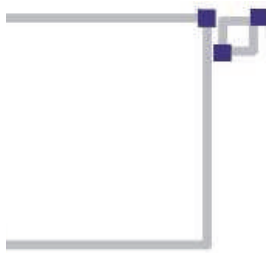


Velocidad/densidad/PAE= calidad de vida urbana

38

En dos esquemas diferentes de ciudad, en las cuales el punto de origen esta separado del punto de destino por el mismo lapso pero por diferente distancia, el acceso espontáneo que tiene el individuo que las recorre es distinto.

En la primera ciudad se quiere llegar del punto de origen al punto de destino en treinta minutos; si éstos están separados por quince kilómetros, es necesario tener una velocidad de 30 kilómetros



+Diagrama 3

Cuando un territorio es más amplio, los PAE se reparten en más espacio y quedan distanciados entre si, siificultando su intersección.

Diagrama: Jorge López de Obeso 2001

D3.2

D3.3

D3.4

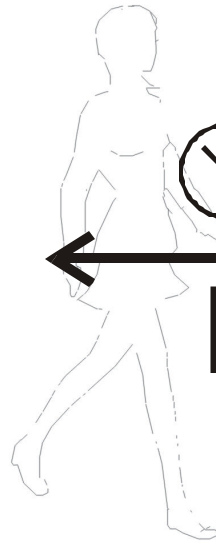




Densidad alta



Origen



= 30 minutos.

D = 2 kilómetros.

+ PAE



Destino



Densidad baja



Origen

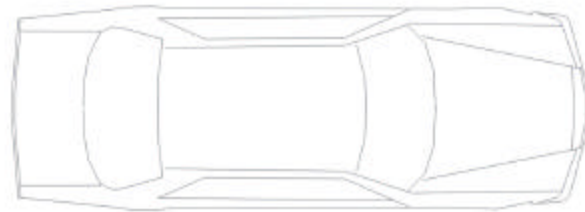


= 30 minutos.

D = 15 kilómetros.



Destino



- PAE

por hora para poder llegar de uno al otro. Se requiere de un medio motorizado como el automóvil. En este esquema la velocidad hará que el acceso disminuya y con eso la comunicación y aprovechamiento de los beneficios de la ciudad. +**Diagrama 4**

En el esquema de la segunda ciudad, en los treinta minutos solo se recorren dos y medio kilómetros para llegar al destino, lo cual permite que el recorrido se haga a pie a un velocidad baja, equivalente a cuatro o cinco kilómetros por hora. Esto permite que se tenga un acceso extra de intercambio de información. "La velocidad destruye la oportunidad de experimentar el ambiente inmediato y nos separa del lugar."²

$$D \times t = V = PAE \quad D \times t = V = PAE$$

A mayor distancia mayor velocidad. A mayor velocidad menor acceso. A menor distancia menor velocidad. A menor velocidad mayor acceso. A mayor cantidad de encuentro con puntos de acceso mayor será la calidad de vida urbana.

La calidad del espacio intersticial esta cualificada por la cantidad de puntos de acceso que se tienen en éste. A mayor cantidad de puntos de acceso mayor será la calidad del espacio intersticial.

La calidad urbana de nuestra ciudad esta determinada por la calidad de los intersticios espacio/ temporales. Éstos intersticios dependen de factores que controlan las dinámicas de la ciudad. Características que de alguna manera u otra la ciudad de Guadalajara ha asumido como propias, mismas que muchas veces es difícil saber de donde fueron adquiridas y aún más difícil es saber de que manera están afectando la calidad de vida de sus ciudadanos.



Pagina opuesta.

+**Diagrama 4**

En dos esquemas diferentes de ciudad las distancias determinan la experiencia que los habitantes obtendrán en ésta.

Diagrama: Jorge López de Obeso 2000



Izquierda.

Vista aérea de la avenida Lázaro Cárdenas en Guadalajara. Grandes arterias tuvieron que ser construidas para permitir la circulación de el creciente número de vehículos en la ciudad.

Fotografía: Beatriz Nuñez. 1999.

Movilidad / flujos.

El transitar de personas, vehículos e información es una parte de los flujos urbanos, y es este intercambio lo que genera la experiencia de la ciudad. El deseo de movilidad personal parece ser imparable. Movilidad significa acceso a oportunidades como empleo, servicios de salud, recreación e interacción social.²

En la ciudad se ha priorizado un sistema de movilidad basado en el uso del transporte privado; de alguna manera es ahora una metrópoli que ha enfocado sus esfuerzos en el facilitar el paso de éste, se ha promovido su uso y se le han permitido derechos sobre otros medios de transporte, incluido sobre los de las personas.

Desde la aparición del automóvil en la ciudad, la estructura urbana se ha transformado.³ La retícula que permanecía expandiéndose se convirtió y tomó una forma diferente en el trazado de sus calles. Rápidas vías de circulación se crearon, pensando que permitirían mantener el contacto entre puntos distantes entre si, provocando, irónicamente, que la ciudad se alejara cada vez más de sí misma.

Quienes argumentan que a mayor número de calles, mayor es la accesibilidad, no están tomando en cuenta que muchos de los viajes hechos pudieran haberse hecho de manera espontánea en la calle.⁴

El espacio que queda entre los dos puntos que se supone acercaría el automóvil se ha convertido en poco más que un borrón, una idea apenas esbozada en la mente de los ciudadanos cuya memoria no logra retener la imagen amorfa en la que, gracias a la velocidad que hemos alcanzado para recorrer las distancias, se ha convertido la ciudad.



La ciudad máquina está enfocada a un solo objetivo. El futuro. La velocidad es un intento por vencer el tiempo y adelantar el futuro. Éste refuerza nuestra proyección que de lo que nuestro futuro será, ya que el objetivo del presente es facilitar el camino del futuro al que nos estamos apresurando.⁵

El transporte público tuvo que ser reconfigurado para que funcionara como un sustituto del coche para quienes no pueden adquirirlo, no como un complemento de un transporte no motorizado de las calles. Este modo de transporte tiene graves problemas y difíciles soluciones, debido a que la inversión en la estructura urbana esta cada vez más orientada a que el transporte privado sea más eficiente.

La ciudad se convirtió en un conjunto de espacios residuales imprecisos, que unen los diferentes puntos de origen y destino. La falta de cuidado al orientar la movilidad de la ciudad, ha desencadenado una serie de fenómenos que han configurado la ciudad que vivimos hoy, los cuales nos afectan cada vez más y cuyas consecuencias apenas se están presentando. La ciudad se ha convertido en un conjunto de "terrenos vagos" y zonas de encuentro concentrado, articulados por vías de circulación cada vez más rápidas y seccionantes.

La metrópoli actual, en su complejidad, se ha formado de nodos multifuncionales que deben de estar articulados entre si para su correcto funcionamiento. Un buen sistema que garantice su la movilidad urbana hará esta función.⁶

Las calles dejaron de ser un lugar de estar, ya no son parte del espacio público como elemento de la ciudad, son simplemente un conductor de velocidad. La principal cualidad bajo este criterio que debe de tener una calle, es que permita la velocidad.

“La calle ha pasado de ser un lugar de encuentro y convivencia social a un mero lugar de transición”.

Docters Van Leeuwen.⁷

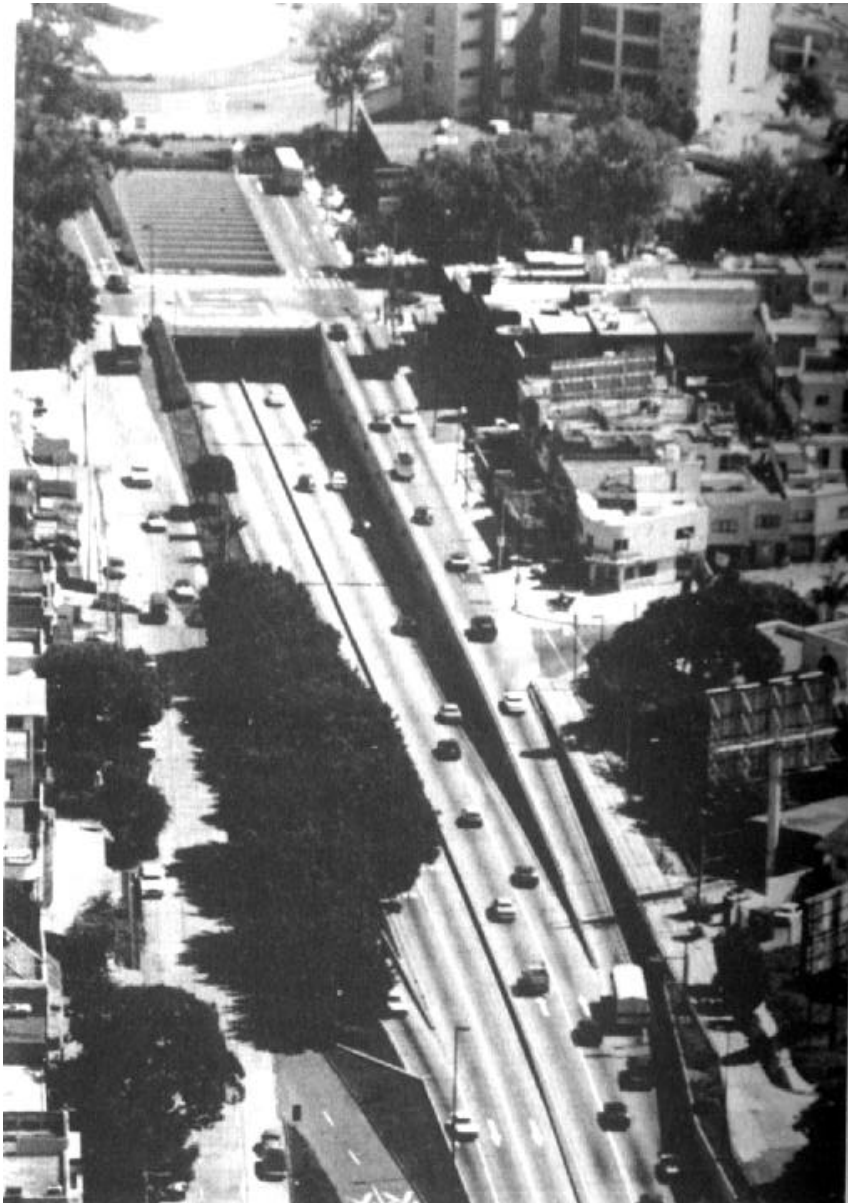
Las posibilidades de comunicación quedan condicionadas a las reglas de la velocidad: letreros cada vez más grandes llenaron el aire circundante de las grandes avenidas, luces, volúmenes y apariencias huecas es en lo que se necesita convertir la ciudad para poder comunicar con la velocidad. Desde la intimidad, seguridad y velocidad del automóvil privado no es necesario que la ciudad tenga buen clima, o deja de ser importante que haya basura en las calles, que los edificios sean de piedra o de cartón, o que las personas que viven en ésta se conozcan. Basta con retener un vistazo y llegar lo más rápido posible al destino.

La ampliación de calles y avenidas ha logrado de manera momentánea que puedan cruzar más coches al mismo tiempo, pero ha convertido a los barrios que atraviesa en secciones desintegradas que después de muchos años no logran recuperarse, quedando destinados a la degradación y paulatino abandono. La construcción de rápidas vías para automóviles, que se supone mejorarían la calidad de vida de los ciudadanos, ha ocasionado una degradación constante. Barrios antiguos que funcionaban bien hace algunos años lo han dejado de hacer y se han convertido en un problema tanto para sus habitantes como para el gobierno que ve en ellos focos de patologías sociales.

Una mayor infraestructura vial provoca un patrón de vida que realmente incrementa el tiempo de desplazamiento, en vez de disfrutar para lo que fue hecho el viaje.⁸

La extensión del espacio privado hacia la calle, el coche, ha hecho que la interacción en el espacio público desaparezca. No se está recibiendo información del siguiente automovilista, ni el contacto con la calle está siendo provechoso.





Izquierda

Túnel vehicular de avenida López Mateos. Los espacios que quedan arriba del vacío formado por el túnel no son resuletos de manera que puedan ser útiles, son abandonados como uno más de los espacios dentro de la ciudad que permanecen inutilizados.

Fotografía: Beatriz Nuñez. 1999.

Los automóviles no solo convierten el espacio de intercambio, en espacio de movimiento, sino que también restan eficacia al primero.⁹

El encarecimiento del mantenimiento y creación de infraestructura vial es causado directamente por este sistema de movilidad cada vez más monocoromatizada. Los recursos para la creación de esta infraestructura, que muchas veces, en vez de ayudar al funcionamiento del transporte público lo entorpece, proviene de los impuestos recaudados de los contribuyentes, el setenta por ciento de los cuales, no tiene acceso a un automóvil. Para poder obtener los beneficios por los que se está pagando, es necesario hacer uso de transporte privado.

Este modelo de movilidad es, a largo plazo, no sustentable. El aumento de automóviles significa un aumento en la inversión de infraestructura vial, aumento de la contaminación, una inversión ciudadana en combustible cada vez mayor, más espacio para estacionamiento, más espacio para el servicio de automóviles. Es necesaria una desincentivación del uso del transporte privado, un apoyo y control más eficiente del transporte público y de medios de transporte no motorizados.

Lo que se impone (en la ciudad contemporánea) es el movimiento. La idea de desplazamiento, derivada de nuestra idea contemporánea de la experiencia, podría desplazar la idea convencional de la función en la ciudad.¹⁰

El peatón puede ver con más detalle la fachada de un edificio que un automovilista, por tanto, en una estructura de calles recorridas mayoritariamente por peatones y no por coches, el habitante del edificio, preocupado por la imagen que proyectará al receptor que si podrá verlo, cuidará que su fachada exprese lo que el paseante, probablemente su amigo, cliente, vecino, o simplemente conciudadano, quiere que se sepa de él.



Hacer cambios en los patrones de movilidad es sumamente difícil cuando la pertenencia y uso de un coche está relacionado con otros factores sociales motivadores, tales como la preservación del estatus o reconocimiento social.¹¹

Tipologías arquitectónicas.

La ciudad se ha construido en base a tipologías que se deben más a la tradición que a la reflexión. Predominando las casas unifamiliares y en la mayoría de las veces de un solo nivel, la ciudad es un gran conjunto construido, con una densidad muy baja en vertical pero muy alta en horizontal, es decir, son pocos los espacios dentro de las construcciones que se mantienen sin edificar, y pocas veces sobrepasan los dos niveles.

La mayoría de los nuevos fraccionamientos –que supuestamente son de interés social- se planean para contener una gran cantidad de casas unifamiliares de 51 metros habitables con espacio para un auto. Las casas pueden llegar a ser tan angostas –cuatro- que otro coche estacionado invade la propiedad del vecino. Con un promedio de 4.3 habitantes por familia se planea que tengan un poco más de diez metros por persona. Las casas son construidas en serie, prácticamente idénticas, compartiendo muchas veces muros medianeros y por lo tanto la estructura, teniendo como único criterio que sean lo más baratas posible.

Cuando se construyen fraccionamientos de tipo interés social, se olvida por completo de la cualificación del espacio/tiempo intersticial. Ya sean torres o casas unifamiliares, el criterio para la constitución de lo que sucederá entre una unidad y otra está basado en parámetros económicos. En estos fraccionamientos, el espacio público es prácticamente de igual importancia que el privado, siendo éste último tan reducido que es necesario que se extienda hacia fuera, y cuando no está debidamente

considerado dentro de términos cualitativos, podría ocasionar una pérdida de empatía por su espacio compartido y con esto una degradación paulatina.

Cuando se construye un conjunto habitacional de alta densidad, la cantidad de gente que entra a vivir a esos departamentos o casas no tienen la oportunidad de ver cambiar el lugar, de verlo crecer, de apropiarse de él, de tejer redes de comunicación entre sus vecinos a quienes no conocen, pero con quienes sí tendrán que compartir el espacio, aunque sea la escalera. El territorio es transformado de la noche a la mañana y es bombardeado con miles de individuos de personalidades únicas, que tendrán que acostumbrarse, a que el espacio que necesitan como extensión de su vivienda, estará permanentemente habitado por otras miles de personas en su misma situación. Un lugar que no ha tenido la oportunidad de construir una historia, una identidad, una red de relaciones. No es de extrañarse, que los impersonales edificios habitacionales tengan poca aceptación con características como éstas.

Mutaciones: Parecieran ser un proceso natural en el sentido que su desarrollo viene de sí mismo más que de las reglas o restricciones impuestas. Éste ha sido uno de los principales factores que ha afectado la transformación en las ciudades. Procesos de mutaciones repentinas aparecen en ciudades en las que es difícil definir si fueron creados por un proceso lógico evolutivo o por un planeamiento al construir. La capacidad de adquirir un fuerte sentido ya sea público o privado. La adaptación rápida de una rápida destrucción y más rápido de una construcción es responsable de cientos de hectáreas urbanas creadas a partir de genuinas mutaciones. Repentinamente, aleatorias e inconcebibles desde la lenta lógica de la evolución.¹²

Para que un individuo aprehenda como suyo el espacio público que será complementario al privado es necesario que se identifique de alguna manera con él. Que descubra su historia y la historia que tienen las demás personas que lo habitan, para de ésta manera, al ver su pasado, su presente, sus deseos y frustraciones reflejadas en ellos, pueda sentirse como parte de el espacio y construir





una historia por sí mismo.

Ver a la gente pasar por las calles, es un especie de terapia teatral, donde uno puede mirar a actores de la vida real jugando papeles de tristeza, derrota, éxito etc. Es una forma de ponerse en contacto con su propia historia, tocar el pasado, clarificar el deseo del futuro.¹³

Los barrios en la ciudad tienen un proceso que ha tratado de ser ignorado en la construcción de grandes conjuntos habitacionales. En los fraccionamientos para casas unifamiliares, donde la convivencia con el vecino será mínima la estructura no es la de un barrio. Los vecinos no comparten ningún espacio que no sea el espacio de movimiento, y cuando lo hacen será sin mayor trascendencia dentro de las características de su espacio de habitar. En estos fraccionamientos lo único que se espera del espacio público es que no estorbe. Si han de haber jardines que no dificulten el acceso al espacio privado, que se mantengan cuidados no es más que un mero trámite de aceptación social. Esto puede tener consecuencias más graves de lo que a primera vista parece, "ciudades segmentadas, reglamentadas monoculturales son socialmente y en largo plazo económicamente, no sustentables."¹⁴

Página opuesta.

Los intentos de densificar la ciudad no tuvieron gran éxito, permaneciendo edificios emblemáticos aislados.

Fotografía: Archivo CEIT.

Cuando la gente siempre necesita utilizar el automóvil para trasladarse, las banquetas se convierten en espacios de traslado lineales en vez de transversales, lo que provoca que la calle pierda su atracción principal: la gente.¹⁴

Por otra parte, en estratos socioeconómicos con más dinero, las viviendas cuentan con los requerimientos espaciales por sí mismas: amplitud, intimidad, espacios verdes, cocheras para dos o más coches, por lo que su contacto con la calle es muy escaso. Generalmente es por medio de altas bardas protegidas y con cocheras y puertas cerradas. Prácticamente todas las actividades que tienen que ver con el exterior se realizan en coche. La ciudad se convierte así, en un monótono repetir de bardas y puertas cerradas, un recorrido sin contacto, casi ni siquiera con la arquitectura

51



que es escondida tras estos muros o que guarda su mejor cara para el interior. El recorrido es más cómodo en coche porque termina primero. Aún acentuado, es en los nuevos fraccionamientos con accesos restringidos, dejando para la calle un muro continuo impidiendo cualquier clase de comunicación. En la mayoría de estos fraccionamientos, la introducción de usos mixtos es considerada como una violación a su intimidad, lo que les obliga tener que recorrer varios kilómetros para poder llegar al abastecimiento más próximo.

Las escasas viviendas en estructura vertical buscan de igual manera aislarse, el contacto con el vecino es muy ocasional aunque más probable, y al no permitir en su edificio una estructura de usos mixtos muchas veces deben de usar el coche para todas las actividades.

Nuestra visión del mundo se distorsiona seriamente cuando nos separamos por completo de quienes son diferentes a nosotros.¹⁵

En estos conjuntos de clases sociales más adineradas, la densidad poblacional y constructiva es aún más baja, habiéndose fomentado un incesante ensanchamiento urbano que aún ahora pareciera no tener límite. La concentración de comercios y servicios en grandes conjuntos aislados, ha predominado como la tipología comercial en los últimos años, Acceso casi completamente por coche, nulo contacto con la calle, clima y paisaje artificial dentro de éstos son características que, a pesar de no tener más de dos décadas de haber sido introducidas, han dejado de ser extrañas.

Grandes explanadas para estacionamiento y una mínima inversión constructivas parecieran ser requerimientos para los hipermercados, lo cuales, además, se han convertido en una especie de centralidad de la zona, ya que dentro de sus precarias instalaciones contienen otros servicios tales como dentistas, bancos, restaurantes, guarderías y otros. En estos conjuntos la densidad suele ser tan baja que no alcanza más de un octavo de la superficie del suelo, dejando el resto para planchas selladas con pavimento y mínimos árboles en donde se estacionarán los coches, y al peatón la consideración es mínima o nula, ya que al estar diseñadas para tener acceso

exclusivamente en automóvil el potencial peatón que existe en la ciudad tiene que recorrer hectáreas completas de inhóspitas superficies pavimentadas viendo poco más que un volumen simplísimo, con grandes letreros y pocas ganas de comunicarse. Las posibilidades de un encuentro con otro peatón en estos lugares son remotas, y aún más es encontrar un PAE. La experiencia que el peatón obtiene es de sentir que está invadiendo un espacio en el que no tendría que estar. El espacio intersticial inmediato es de mínima calidad, obtendría más beneficios recorriendo este espacio en coche.

Estas explanadas son tan grandes que rara vez son utilizadas por completo y se han convertido en una especie de superficie de usos múltiples ocasionales, se convocan grandes masas de gente para eventos tales como conciertos, exposiciones de coches y otros.

La tipología del pequeño comercio vecinal se ha transformado para convertirse en un estandarizado sistema de monótonas cadenas nacionales y hasta internacionales, las cuales, sin tener ningún criterio por el entorno en el que serán insertadas, imponen sus institucionalizadas imágenes corporativas, incluyendo la disposición de sus elementos constructivos, muchas veces no acorde con el entorno. La ciudad se llenó de idénticas tiendas sin importar si es un barrio populoso, zonas céntricas, nuevos asentamientos o accesos carreteros. La forma en que estos comercios son organizados interiormente está pensada en convertirlos en un lugar de paso, para un consumo lo más rápido posible. Intentar entablar una conversación adentro puede ser tan incómodo, que es mejor no hacerlo. Intentar convertir el comprar en una especie de paseo es tan poco atractivo por la luz y la disposición de sus elementos, que la mejor forma de estar bien es saliendo rápidamente de ahí.

El que estos espacios tengan estas características hemos aprendido a verlo como algo natural, como la forma en las cosas deben ser, y las nuevas generaciones así lo entenderán. Comprenderán que el espacio/tiempo intersticial debe de estar conducido y manipulado, debe de dejar de ser una experiencia y convertirse en un acto automatizado, un mero trámite para poder sobrevivir en el



sistema contemporáneo.

Containers. Son la fisiología del intercambio. Éstos describen espacios no siempre públicos, no exactamente privados, en los cuales es llevado a cabo el intercambio y la distribución de bienes que constituye el consumismo de nuestra altamente ritualizada sociedad. Están separados de la realidad para crear un espacio de representación. Su separación física niega permanentemente la permeabilidad del exterior y están dotados de una artificialidad extrema.¹⁶

En el centro de la ciudad el contacto del edificio con la calle tiene características específicas. En la mayoría de las construcciones, los espacios inmediatamente adyacentes a la calle son semi-públicos; comercios, restaurantes pasajes etc. Una persona que camina por ahí se encuentra rodeada de seductores escaparates, productos ofrecidos, olores, sonidos, colores, que transformarán su percepción de paso a experiencia.

La inseguridad y falta de limpieza en las calles es también parte de este círculo vicioso en el cual el espacio intersticial de baja o nula calidad es su expresión. Una forma de vivir y mirar la ciudad, la forma de recorrerla potencia las posibilidades de una inseguridad pública y un deterioro urbano, como el que se puede ver como aumenta en muchos barrios de la ciudad antiguamente consolidados.

En la segunda mitad del siglo se crean normativas para la colocación de servidumbres en frente de las construcciones; aunque intentaban aumentar el espacio visual del peatón, lo que provocaron fue que las antes transitadas calles se convirtieran en pasillos bardeados, muros cerrados, puertas cerradas. Atravesar esta nueva ciudad se volvió aburrido y monótono, el caminar tenía ya poco sentido.

Las calles, por las características que han adquirido, pierden cada vez más su capacidad de funcionar como lugares de intercambio económico y social. De haber sido el espacio público

básico se han convertido en lugares de paso que no conservan sus cualidades para poder soportar ser el espacio comunitario de una metrópoli, lo cual requiere que se invierta territorio y recursos de todo tipo para poder crear de manera artificial estos espacios. El espacio público puede ser dividido en dos categorías. Espacio de intercambio y espacio de movimiento.¹⁷

Políticas urbanas

La intervención, permisión o simplemente ignorancia de las autoridades que deberían de regular las dinámicas de ciudad ha sido determinante en la configuración actual del espacio intersticial. Los residentes están obligados a pagar una parte cada vez más alta de su ingreso para mantener la ciudad funcionando. Pero el verdadero problema no es el económico, sino que se pone en riesgo la supervivencia social y cultural.¹⁸ Pese a los innegables los esfuerzos que se han hecho para la donación y acondicionamiento de ciertas zonas de la ciudad, los resultados no han sido suficientemente satisfactorios.

La introducción y continuidad por años de medidas tales como proyectos de vivienda en el centro, reducción de los espacios para estacionamiento, peatonalización de zonas, medidas para hacer las calles más atractivas a los peatones y fomento de la vida en la calle en general, han logrado resultados como una reducción sensible del tráfico, revitalización de barrios enteros y una caída en los precios de las casas de la periferia, consideradas por el mercado como “muy lejanas” al atractivo centro de la ciudad.¹⁹

Una falta de control legal para la regular especulación de la tierra dentro de la ciudad, ha permitido la creación de grandes áreas, dentro de ésta que se encuentran subutilizadas y por lo tanto causando perjuicio a zonas adyacentes, además de que provocan que se tenga que buscar terrenos menos aptos para la colocación de servicios, equipamientos, áreas verdes y otros usos que deberían estar en dichos espacios. A esto debemos sumarle una tradición de especulación por parte de



políticos, ex políticos y demás personajes, con fines de lucro, dejando en la inutilidad pequeñas y medianas construcciones y terrenos a media ciudad, también para la construcción de fraccionamientos nuevos, que han provocado una ruptura en la trama de la ciudad y una expansión descontrolada y sin calidad, propiciando aún más la creación de espacios intersticiales que ahora probablemente no tengan solución.

Terrenos vagos es la forma de ausencia, de la tierra desperdiciada, el vacante, vacío, falta de actividad, improductivo y obsoleto. Por otro lado también transmiten la idea de impreciso, no definido, sin límites establecidos, sin un futuro claro. Territorios de este tipo abundan en las grandes ciudades. Áreas abandonadas debido a diferentes dinámicas: fin de la actividad comercial o de la habitación, deterioramiento del espacio construido, espacios residuales, áreas subutilizadas por haber sido cortadas por vías de circulación o por quedar en espacios intermedios entre fraccionamientos aislados.²⁰

Uno de los riesgos presentes al crear normativas legales es tratar de limitar cualquier destrucción futura, y llenar los huecos para hacer ver a la ciudad como reconocible.²¹ Esto ha sucedido mucho en los últimos años en Guadalajara, y los efectos, muchas veces por falta de criterio, han sido contraproducentes.

Zonificación

56

La ciudad, por definición, es una concentración de gente diversa, bienes y equipamientos dentro de un área limitada, reunidos todos con la intención de aumentar las posibilidades de elección disminuyendo la necesidad del traslado.²² Una clasificación de usos de suelo, en la cual no existe la posibilidad de mezclar actividades que podrían traer beneficios mutuos al ser compatibles, ha traído como causa una zonificación heredada de los maestros del modernismo, desde la cual es

necesario el uso de la máquina para poder acceder desde un punto a otro de la ciudad, necesitándose así una infraestructura para poder permitir este acceso, y también ha provocado la creación de horarios de actividades que convierte zonas completas de la ciudad, en peligrosos lugares sin actividad durante la mitad del día.

Una de mis observaciones es que existe un tremendo peligro en el comenzar a planear o a introducir planeamiento; Éste puede ir fácilmente contra la vitalidad de la ciudad [...] Por lo tanto creo que tiene que hacerse un análisis preciso de lo que está pasando y de ser posible un porqué.²³

Este criterio ha propiciado la creación de masivos centros comerciales, poco eficientes desde el punto de vista de acceso de la población y de la aprovechamiento de recursos energéticos. Un núcleo urbano no puede consistir en algo útil, tan solo para las horas de trabajo, sino que hay que vivirlo las veinticuatro horas del día; el vivir y el trabajar no están separados y su compatibilidad no es imposible.²⁴

Primero se empobrece la ciudad, por lo tanto las personas, con la pérdida de oportunidades de intercambio. Tendrán que viajar más lejos para poder alcanzar las oportunidades de intercambio que aún quedan, sólo que ahora repartidas en un área mucho más grande. Esto requeriría más movimiento, lo cual demandará más espacio para esta función, el cual tendrá que ser tomado del espacio de intercambio, y así sucesivamente.²⁵

Es necesario un replanteamiento de los criterios de zonificación, haciéndolos más acordes a la realidad y necesidades de cada uno de los barrios de la ciudad, tomando en cuenta las diferencias entre uno y otro. Una zonificación que permita una diversidad vertical, una reducción de los tiempos de traslado y una proyección de revitalización en un presente y en un futuro.



Como urbanización se entiende la articulación espacial, continua o discontinua, de habitantes y actividades. [...] la ciudad, en cambio, implica un sistema específico de relaciones sociales, de cultura y en particular de instituciones políticas para autogobernarse.²⁶

A falta de espacios de encuentro espontáneo, la sociedad ha tenido que recurrir a puntos de encuentro concertados dentro de cada una de las estratificaciones sociales, haciendo la tradicional separación socioeconómica de Guadalajara aún más difícil de vencer. Desde los centros comerciales herméticos, desde la velocidad del coche, detrás de los altos muros de los nuevos fraccionamientos, de las casas con jardín por todos lados, es difícil mantener un contacto no concertado con los diferentes miembros de la sociedad, no solo con las clases empobrecidas, sino también con las inmediatamente superiores o inferiores. Una ciudad sin espacio de encuentro espontáneo está destinada a ensimismarse y aislarse de sí misma cada vez más.

La fragmentación cultural convertirá a los nativos en extranjeros y a los extranjeros en un enemigo potencial en competencia por sobrevivir. Se tenderá a la disminución de la solidaridad, entre otras cosas.²⁷

Telecomunicaciones

58

En el nuevo siglo la globalización y el cambio tecnológico han llevado a las ciudades en una competencia económica mundial.²⁸

La infraestructura en comunicaciones es una de las inversiones que permitirá a la ciudad proyectarse al futuro. Una garantía en la conexión, hará que el espacio intersticial pueda ser considerado por sus cualidades, de espacio de experiencia, no un simple comunicante.

En la experiencia de las grandes metrópolis modernas, lo inmaterial y lo material, lo físico real o lo puramente informacional junto con los flujos simbólicos, no pueden ser ya tratados de manera separada. La yuxtaposición de una multiplicidad de flujos expresa que la realidad en la que vivimos esta formada por redes.²⁹

Wright creía que dos inventos – el teléfono y el automóvil- haría a las viejas ciudades obsoletas, e impacientemente espera el día en que esas densas y pobladas conglomeraciones como Nueva York y Chicago, decayeran y desaparecieran. En su lugar, los americanos se reintegrarían al paisaje rural, readquiriendo las virtudes rurales como son la autosuficiencia y la libertad. Una ciudad de casas independientes en donde las familias estarían suficientemente asiladas unas de otras para así poder consolidar la integridad familiar, pero suficientemente conectadas por las telecomunicaciones modernas y el auto transporte para poder adquirir un verdadero sentido comunitario.³⁰

La confianza de los norteamericanos en los medios electrónicos como cohesionadores sociales no es una fantasía. Wright decía esto a principios de siglo, siendo de alguna manera profeta de lo que sucedería. En la actualidad ciudades como Los Angeles no tienen más de veinte habitantes por hectárea, haciéndola rígidamente dependiente de medios electrónicos y motorizados para poder comunicarse. EL suburbio norteamericano es visto ahora como el gran enemigo de una vida comunitaria, y sus gobernantes y habitantes están ya tomando medidas para evitar el desparramiento insensato de sus ciudades.

Las telecomunicaciones intentarán suplir esta falta de espacio para comunicarse en la ciudad, mediante sofisticados espacios virtuales que tratarán de hacer una nueva ciudad desde la base electrónica.³¹

Las telecomunicaciones, no podrán suplir la comunicación que es posible en el espacio público, cuando se encuentra bien integrado. El hombre ha mostrado su necesidad por reunirse y convivir,



cosa que las telecomunicaciones aún no ofrecen. Varios autores se expresan en este sentido:

Las telecomunicaciones modernas son uno de los factores que determinarán el nivel de competitividad de una ciudad con otras ciudades en el mundo, son una infraestructura básica para poder estar dentro de la red mundial, sin embargo no sustituirán la necesidad de los ciudadanos de comunicarse.³²

Aunque las ciudades se encuentran y deben estarlo cada vez más en esta dinámica de la Red mundial de nodos de información y poder entre ciudades, la tendencia hacia el mejoramiento del espacio físico interno de las ciudades es una de las claves para su éxito.³³

Los estados nación son muy pequeños para controlar los flujos de capital mundial, y al mismo tiempo demasiado grandes para representar la pluralidad de los intereses sociales.³⁴

Es necesario ofrecer condiciones satisfactorias de vida en términos de vivienda, salud, servicios urbanos y cultura. Hacer de éstos individuos y familias balanceadas y hasta felices.³⁵

Tenemos que ver la ciudad como un elemento compacto y heterogéneo, basado en la diversidad, basado en la mixtura. Aprovechando la infraestructura[...] es decir tenemos que encontrar formas sostenibles; la ciudad es un sistema de centros y la ciudad esta basada en tejidos, yo creo que hacer una arquitectura mala es un problema.³⁶

La pregunta continúa abierta tal y como lo está la comunicación entre partes lejanas, e irónicamente, como lo está dejando de estar en la proximidad.

Referencias

¹ David Enwicht, *Reclaiming our Cities and Towns. Better living with less Traffic*, New Society, Philadelphia, 1992, p.35.

² *Ibid.*, p.42.

³ *Vid.*, Alex Wall, *Presentes y futuros. Arquitectura en las ciudades*, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya / XIX Congreso de la unión internacional de arquitectos, UIA Barcelona, 1996.

⁴ David Enwicht, *op. cit.*, p.48.

⁵ *Ibid.*, p.35.

⁶ Maria Elena de la Torre, *The Challenges of Mobility and Centrality of Guadalajara's new metropolitan Condition*, Edición del autor, Londres, 2000.

⁷ MVRDV, *Metacity / Datatown*, 010, Rotterdam, 1999.

⁸ David Enwicht, *op. cit.*, p.55.

⁹ *Ibid.*, p.48.

¹⁰ *Ibid.*, p.36.

¹¹ Peter Hall y Ulrich Pfeifer, *Urban Future 21 A global Agenda for the Twenty First Century*, Federal Ministry of Transport, Building and Housing of the Republic of Germany, Londres, 2000, p.109.

¹² Ignasi de Solà-Morales, *Presentes y futuros. Arquitectura en las ciudades*, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya / XIX Congreso de la unión internacional de arquitectos, UIA, Barcelona, 1996, p.10.

¹³ David Enwicht, *op. cit.*, p.17.

¹⁴ *Ibid.*, p.51.

¹⁵ *Ibid.*, p.29.



- ¹⁶ Ignasi de Solà-Morales, *op. cit.*, p.10.
- ¹⁷ Cf., David Enwicht, *op. cit.*, p.42.
- ¹⁸ Cf., *Ibid.*, p.45.
- ¹⁹ Peter Hall y Ulrich Pfeifer, *op. cit.*, p.109.
- ²⁰ Ignasi de Solà-Morales, *op. cit.*, p.10.
- ²¹ Cf., Sanford Kwinter (ed.), *Rem Koolhaas: Conversations with students*, Houston rice School of Architecture, Houston, 1996, p.47.
- ²² Cf., David Enwicht, *op. cit.*, p.45.
- ²³ Sanford Kwinter, *op. cit.*, p.47.
- ²⁴ Cf., Alexander Mitscherlich, *Tesis sobre la ciudad del futuro. Thesen sur Stadt der Zukunft*, Frankfurt, 1971, Alianza Universidad, Madrid, 1977, p.5.
- ²⁵ David Enwicht, *op. cit.*, p.44.
- ²⁶ Manuel Castells y Jordi Borja, *Local and Global*, Earthscan, Londres, 1997, p.17.
- ²⁷ *Ibid.*, p.41.
- ²⁸ Peter Hall y Ulrich Pfeifer, *op. cit.*, p.113.
- ²⁹ Alex Wall, *op. cit.*, p.160.
- ³⁰ R.T. Legates y F. Stout, *the city reader*, Routledge, Londres, 1996.
- ³¹ Mitchell J. William, *E-topia*, The MIT press, Boston, 1999, p.18.
- ³² Manuel Castells y Jordi Borja, *op. cit.*, p.17.
- ³³ *Ibid.*, p.147.
- ³⁴ Manuel Castells. *La globalización en América Latina*, Conferencia en el paraninfo de la Universidad de Guadalajara, 18 de Marzo de 2001.
- ³⁵ Manuel Castells y Jordi Borja, *op. cit.*, p.3.
- ³⁶ *Ibid.*, p.8