

Conceptos urbanos opuestos en la configuración del espacio público en el barrio ferroviario de la ciudad de Sucre

Opposite urban concepts in the configuration of public space in the railway district of the city of Sucre

MARÍN - Cristian^{1*}, ROMERO - Ximena²

^{1, 2} *Universidad Mayor, Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca, Facultad de Arquitectura y Ciencias de Hábitat, carrera de Arquitectura, Sucre-Bolivia.*

Recibido Agosto 29, 2016; Aceptado Diciembre 04, 2017

Resumen

En el trabajo, se ha realizado un estudio de los espacios públicos del barrio ferroviario de Sucre debido a las características espaciales y su configuración urbana, considerando en esta revisión criterios urbanos opuestos como un posible sustento teórico de la propuesta y su incidencia en la percepción del espacio público.

Para cumplir esto se han efectuado tres actividades:

La primera ha comprendido una revisión de teorías urbanas fundamentadas en la relación de criterios urbanos opuestos, en este sentido se ha incidido en el planteamiento realizado sobre los "fenómenos gemelos", debido a que son por ser fuentes primarias, citadas recurrentemente en otros trabajos teóricos referidos al mismo criterio.

La segunda actividad se ha enfocado en el análisis de la situación actual del área de estudio, orientando este análisis a la determinación de los elementos duales opuestos que han incidido en la estructuración urbana del barrio ferroviario, la generación de sus espacios públicos característicos y sus cualidades espaciales.

La tercera muestra el resultado obtenido, planteando tres pares de conceptos urbanos opuestos como parte de la estructura del barrio, su entorno, y sus espacios, estos han sido:

Conexión – Ruptura
Borde - Centro
Individual - Colectivo

Entendiendo estos como lineamientos de oposición en términos urbanos, aplicables en productos urbanísticos, considerados en términos, teóricos, prácticos y reflexivos.

Palabras Clave

Se han planteado las siguientes palabras clave como directrices: Dual: Que tiene o reúne en sí dos caracteres o fenómenos distintos. Opuestos: Que por sus características distintas difiere o se enfrenta. Conexión: Unión que se establece entre dos o más cosas. Ruptura: Interrupción o discontinuidad en el desarrollo de algo. Borde: Línea que limita la parte exterior o más alejada del centro. Centro: Zona interior de un lugar, distante de la periferia. Individual: Que es de un solo individuo o para un solo individuo. Ambientes Restaurativos, Estrés, Creatividad, Atención, Alegría, Satisfacción, Calidad de Vida Escolar, Percepción Ambiental, Salud Mental.

Abstract

We have conducted a study of public spaces of the Railway District Sucre because of its spatial characteristics and its urban setting, considering in this review opposing urban criteria as a possible theoretical basis of the proposal and its impact on the perception of public space.

To accomplish this three activities have been carried out:

The first activity was a review of urban theories grounded in the relationship of opposites urban criteria. In this regard it has been emphasized on the approach conducted on the "twin phenomena" for it is a primary source and recurring reference of many other theoretical works referred to the same criteria.

The second activity has focused on analyzing the current situation of the study area, guiding this analysis to the determination of opposite dual elements that have influenced the urban structuring of the Railway District, the generation of its characteristic public spaces and their spatial qualities.

The third shows the result obtained raising three pairs of opposite urban concepts as part of the structure of the neighborhood, its environment and its spaces, these are:

Connection - Break
Edge - Center
Individual - Collective

We understand these as opposition guidelines in urban terms, applicable in urban products considered in theoretical, practical and reflective terms.

Keywords

They have raised the following keywords as guidelines:

Dual: Having or gathers itself two characters or different phenomena. Opposites: That by their different characteristics or different faces. Connection: Union established between two or more things. Break: Interruption or discontinuity in the development of something. Edge: Line limiting foreign or part farthest from the center. Center: Outback a place distant from the periphery. Individual: That is a single individual or a single individual. Collective: It belongs to a group of people or shared.

Citación: Marín C.& Romero X. Conceptos urbanos opuestos en la configuración del espacio público en el barrio ferroviario de la ciudad de Sucre. Revista Ciencia, Tecnología e Innovación 2017, 15-16: 961-974

Introducción

Considerando que el tiempo es la unidad de medida que define el cambio de las cosas en nuestro entorno, y también determina la percepción del hábitat, es importante realizar reflexiones sobre la relación existente entre los conceptos regentes en su organización.

Al respecto han habido autores que han hecho referencia al “fenómeno gemelo” como la relación entre dos conceptos que en apariencia son totalmente opuestos, pero que bajo un análisis más detallado resultan ser complementarios entre sí, vinculando sus significados y por ende su comprensión y/o percepción.

La idea de revisar estos conceptos opuestos, va dirigida a la reciprocidad y equilibrio que pueden darse entre ambos, buscando en esta complementariedad una mejora en el hábitat humano, es así que se fijó la atención en el Barrio Ferroviario, resultado de una de las primeras intervenciones de planificación urbana de la ciudad, y uno de los primeros resultados del Plan Regulador (1950), la estructura urbana del área de estudio buscaba el diseño de un asentamiento a escala barrial próximo a los límites marcados en ese entonces por la vía ferroviaria.

El asentamiento fue proyectado para cuarenta familias (ocho lotes por cada una de las plazas) de los trabajadores de la estación de trenes, hito urbano cercano al área de estudio, en revisión del último plano catastral de la ciudad de Sucre, se han podido identificar sesenta y tres predios, ordenados en base a siete pequeñas plazas, trece pasajes peatonales, y una vía vehicular central, la geometría y distribución inicial de estos lotes se ha visto severamente afectada por la división de bienes entre los propietarios, sin embargo aún resalta el trazo contrastante de este sector con su entorno.

Objetivo

Identificar conceptos urbanos opuestos en la configuración del espacio público del barrio ferroviario de la ciudad de Sucre, para definir criterios sobre la incidencia de estas contraposiciones en la percepción del hábitat específico del sector de estudio.

Metodología

El estudio realizado corresponde a un tipo de investigación descriptiva, que se ocupa del fenómeno urbano de la ciudad de Sucre y lo relacionara con bases conceptuales específicas, buscando elementos de interés para el área de estudio.

Métodos teóricos:

Histórico; para comprender los conceptos históricos del asentamiento urbano de estudio a través de tiempo.

Lógico: para establecer la lógica en el proceso de estructuración del producto urbano en relación a conceptos urbanos opuestos.

Métodos empíricos:

Observación científica abierta: para conocer y tener claro que tanto los investigadores como los habitantes del producto urbano estudiado podrán retroalimentar el trabajo.

Medición: para obtener información de la población de estudio.

Técnicas de investigación:

Observación de campo: como recurso principal de la observación descriptiva; se realizara en el barrio ferroviario de la ciudad de Sucre.

Entrevista: a los vecinos del área urbana de estudio.

Resultados y Discusión

Antecedentes del área de estudio

El área de estudio ha sido siempre un elemento que resalta en su contexto, fue incorporado a la mancha urbana de la ciudad de Sucre la década de los cincuentas, y en la década del setenta fue identificado como un sector de interés en el “Plan Regulador de la ciudad de Sucre”, el proyecto urbano se gestó como parte de un programa de viviendas subvencionadas para los trabajadores ferroviarios que contrastaba fuertemente con el tradicional damero del centro histórico de la ciudad.

El proyecto inicial estructuraba cuarenta lotes en torno a cinco plazas, cada una de estas plazas articulaba el ingreso a ocho predios, las viviendas fueron estandarizadas en tres tipologías, las de “Tipo A”, viviendas de dos plantas y tres dormitorios, las de “Tipo B”, viviendas de una planta y tres dormitorios, y las viviendas de “Tipo C”, viviendas de una planta y dos dormitorios.

Al momento de estructurarse (década del cincuenta), el asentamiento contaba con un entorno inmediato vacío, encontrándose aislado de la ciudad de Sucre, teniendo las vías del tren (actual avenida Jaime Mendoza) como único referente próximo, es importante mencionar que hasta inicios de la década de los noventa el gobierno municipal no contaba con un reglamento de urbanización.

Es así que en el transcurso de la década de los cincuenta, sesenta, setenta, ochenta y parcialmente la década de los noventa el entorno inmediato al área de estudio se consolidó, en base a asentamientos espontáneos que en la mayoría de los casos no consideraban criterios técnicos y simplemente se remitían a adecuaciones viarias según el relieve topográfico.

Actualmente el barrio ferroviario se encuentra consolidado en su totalidad, se han respetado las estructuras urbana y vial planteadas inicialmente, sin embargo, hay peculiaridades en su estructuración, que para poder ser entendidas, necesitan ser vistas bajo las siguientes consideraciones:

El proceso de consolidación del entorno y su relieve topográfico han generado condiciones de articulación que ameritan ser revisadas, considerando la relación dual “conexión – ruptura”.

La relación de centralidad que se ha generado en un espacio donde se han planteado subsistemas de plazas articuladas a través de pasos peatonales con una vía vehicular central y los bordes del barrio deja pautas sobre la dualidad “borde – centro”.

Las condiciones actuales de las plazas y pasajes del barrio ferroviario, muestran un total olvido, hecho que incide en la calidad de vida en el sector y se ha visto influenciado principalmente por la relación dual “individual – colectivo”.

Plano historico del area de estudio

Imagen del mosaico catastral del Área de Intervención.

Parte del Estudio Urbano del Plan Regulador de Sucre, elaborado la década del setenta.

Facilitado en el Gobierno Municipal de la ciudad de Sucre.

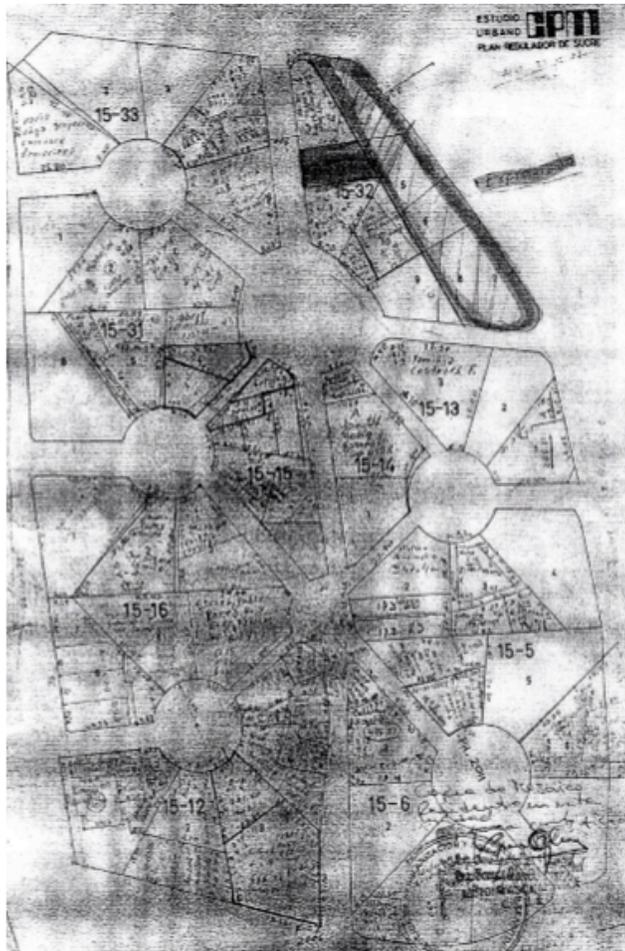


Imagen 1. Plano histórico del área de estudio

Imagen del mosaico catastral del Área de Intervención.

Parte del Estudio Urbano del Plan Regulador de Sucre, elaborado la década del setenta.

Facilitado en el Gobierno Municipal de la ciudad de Sucre.

Actualmente el barrio ferroviario se encuentra consolidado en su totalidad, se han respetado las estructuras urbana y vial planteadas inicialmente, sin embargo, hay peculiaridades en su estructuración que para entenderlas necesitan ser analizadas bajo las siguientes consideraciones:

El proceso de consolidación del entorno y su relieve topográfico han generado condiciones de articulación que ameritan revisión, considerando la relación dual “conexión – ruptura”.

La relación de centralidad que se ha generado en un espacio donde se han planteado subsistemas de plazas articuladas a través de pasos peatonales con una vía vehicular central y los bordes del barrio deja pautas sobre la dualidad “borde – centro”.

Las condiciones actuales de las plazas y pasajes del barrio ferroviario, muestran un total olvido, hecho que incide en la calidad de vida en el sector y se ha visto influenciado principalmente por la relación dual “individual – colectivo”.

Estos criterios pueden ser observados de manera más objetiva en las siguientes imágenes:



Imagen 2.1 Ubicación y contexto del área de estudio. Imagen satelital de la ciudad de Sucre, se marca en un círculo rojo el área de estudio, se puede notar su proximidad al damero del centro histórico.

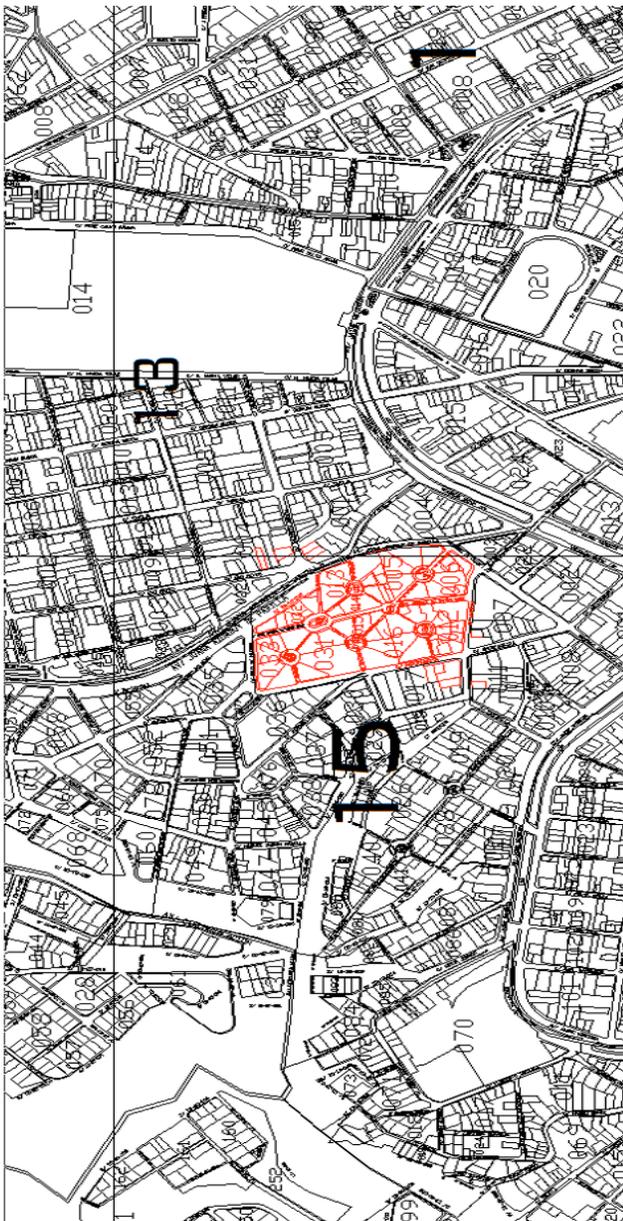


Imagen 2.2 Ubicación y contexto del área de estudio. Parte del plano catastral de la ciudad de Sucre, se marca en color rojo el Barrio Ferroviario (área de estudio).

Referentes teóricos sobre opuestos en la configuración del espacio público

Los estudios de arquitectura y urbanismo del siglo XX basan muchos de sus trabajos y propuestas en la “interacción de contrarios” y la “yuxtaposición de conceptos opuestos”, muchos aún continúan como elementos de referencia y

sustento teórico para la elaboración de proyectos en el área de la arquitectura y el urbanismo.

Entre los autores más reconocidos podemos mencionar a Aldo Van Eyck (1918 – 1999), AVE, arquitecto holandés que a finales de los años sesenta mostró preocupación por la relación de opuestos, criterio que denominó “fenómenos gemelos”, entendiendo estos como elementos conceptuales duales que a menudo son interpretados como contradictorios. AVE, en sus documentos critica la separación que los proyectistas generan entre elementos que en realidad funcionan de manera complementaria por su naturaleza contraria, al respecto menciona:

“Los muros que forman los antónimos deben ser derribados, para poder reconocer la reunión de las unidades duales, contrastadas y complementadas: solo lo masculino tiene sentido junto a lo femenino” (extraído del texto “Fenómenos gemelos: hacia una arquitectura del espacio público” de Mauro Gil-Fournier Esquerra, Universidad Politécnica de Madrid, año 2011).

“Pensando en los fenómenos gemelos como son: interior – exterior, abierto – cerrado, cerca – lejos, solo – acompañado, individual – colectivo, la siguiente imagen gemela viene a mi cabeza. Personas sentadas concéntricamente en un hoyo mirándose fijamente hacia el centro; y otras personas sentadas concéntricamente en una colina, mirando fijamente hacia el horizonte. Dos clases de centralidad. Dos maneras de estar juntos – o separados” (extraído del texto “Fenómenos gemelos: hacia una arquitectura del espacio público” de Mauro Gil-Fournier Esquerra, Universidad Politécnica de Madrid, año 2011).

“... ..el objeto de las imágenes recíprocas contenidas en la declaración ‘haced un puñado de sitios de cada casa y de toda ciudad, haced de cada casa una pequeña ciudad y de cada ciudad una gran casa’ es desenmascarar la falsedad que se adhiere a muchos antónimos abstractos; No

sólo pequeño contra grande, mucho contra poco, cerca contra lejos, sino también parte contra todo, unidad contra diversidad, simplicidad contra complejidad, fuera contra dentro, individual contra colectivo, etc... .. Tan pronto como el impacto del terreno de en medio, ampliado de tal modo que coincida con un puñado de sitios (casa y ciudad), manifestandose a sí mismo en una configuración comprensiblemente articulada, la posibilidad de que puedan seguir mitigándose las terroríficas polaridades, que hasta ahora atormentaban la serenidad del hombre, será con toda seguridad mayor... ..” (extraído del texto “El interior del tiempo y otros escritos de Aldo Van Eyck”, de CIRCO M.R.T., Madrid 1996, hospedado dentro de Web Architecture Magazine, WAM. <http://web.arch-mag.com>).

Estos planteamientos teóricos nos dejan en claro aspectos de respaldo para los pares de opuestos duales planteados inicialmente, todo esto basado principalmente en la estructuración del barrio y de sus componentes (plazas, vías, pasajes, predios privados).

Otros criterios de interés también han sido planteados por:

Kevin Lynch (1959), quien indica: “toda imagen ambiental exige identidad estructura y significado” y define la imagen de la ciudad en base a tres elementos:

Identidad: Entendida como la identificación de un lugar y su distinción con otros, es el elemento que define un lugar como individual y unitario.

Estructura: Referida principalmente a la relación de “continuidad” o “cambio” que el observador identifique en el lugar.

Significado: Considerado como el elemento emotivo que el lugar genera en el observador, ligado a situaciones particulares del mismo.

Edward T. White (1959) que en su libro “Manual de conceptos de formas arquitectónicas, organiza los conceptos arquitectónicos en cinco grandes grupos, estos son:

1. Agrupamiento y zonificación funcionales.
2. Espacio arquitectónico.
3. Circulación y forma del edificio.
4. Respuesta al contexto.
5. Envoltura del edificio.

De los cuales el cuarto grupo considera elementos como: los límites de propiedad; los rasgos del terreno; los pasos del servicio; el tránsito de vehículos; el tránsito de peatones; las formas del terreno; y otros; como elementos conceptuales básicos para la configuración del espacio público entendiendo esta configuración como el dialogo sostenido entre un determinado edificio (o grupo de edificios) y su contexto.

El área de estudio y los opuestos urbanos

En base a las variables y consideraciones descritas anteriormente, se han determinado los siguientes aspectos como los de mayor interés para el caso específico, estos son:

La trama urbana interna del barrio, por ser la estructura propia del área de estudio, misma que se ha mantenido sin alteraciones desde la materialización del barrio ferroviario.

El estudio de bordes, por ser los tramos de relación entre la trama urbana interna del barrio y su entorno, sirviendo los bordes como vínculos entre lo propio e interno y lo ajeno o externo.

La relación del espacio público y la propiedad privada, considerada principalmente desde el punto de vista de cambio generado en los vecinos por la necesidad de marcar esta relación por motivos de seguridad y privacidad.

La trama urbana interna

El sector se estructura en base a un eje central actualmente consolidado como una vía vehicular de siete metros de ancho, este eje atraviesa dos nodos uno circular y otro elíptico.

Del eje central parten ocho pasajes peatonales que oscilan entre los tres y cuatro metros de ancho, de los cuales siete desembocan en cinco plazas circulares tipo, el pasaje restante desemboca en la avenida Juana Azurduy de Padilla, vía estructurante de la ciudad de Sucre de cincuenta metros de ancho y Borde Oeste del área de estudio.

De las siete plazas, cinco son plazas tipo que cuentan con una vía de articulación con los bordes del barrio ferroviario, naciendo cinco vías, de las cuales tres son vehiculares, y dos se han convertido en escalinatas debido a variables topográficas, el ancho de estas vías de articulación es mayor al de los pasajes peatonales, incrementándose a siete metros aproximadamente.

Uno de los elementos a resaltar es la plaza que forma parte del Borde Sur, esta no se encuentra registrada en los mosaicos catastrales de la década del setenta, siendo probable que este espacio se haya creado como consecuencia de la estructuración vial de los asentamientos del entorno. El trazado de todos estos pasajes peatonales y vías de articulación se ha generado de manera radial, utilizando como centro las plazas y como puntos extremos el eje central y los bordes del barrio. La peculiaridad del trazado urbano de estos espacios es la escala íntima generada por sus dimensiones, la continuidad visual según sus recorridos y las secuencias espaciales según sus desniveles.

En el plano de referencia de la trama urbana se pueden observar las imágenes y planimetrías de todos los espacios indicados anteriormente, cada uno de estos debidamente codificado y organizado según su jerarquía y tipología:

Plazas circulares tipo, códigos P1, P2, P3, P6, P7.
 Plaza elíptica, código P4, de mayor magnitud que el resto de las plazas.
 Plaza círculo, código P5, configurada como un nodo vehicular.

Plaza rectángulo, código P8, planteada como parte del manzano de uno de los bordes.
 Vía vehicular central, código V.V.C., establecida como el eje central del trazo interno.
 Pasaje peatonal tipo, códigos P.P.1 al P.P.8, de ancho reducido.
 Vía de articulación peatonal, códigos V.A.3 y V.A.4, escalinatas de acceso.
 Vía de articulación vehicular, códigos V.A.1, V.A.2 y V.A.5, vías vehiculares internas de bajo flujo vehicular (acceso a pocos lotes).

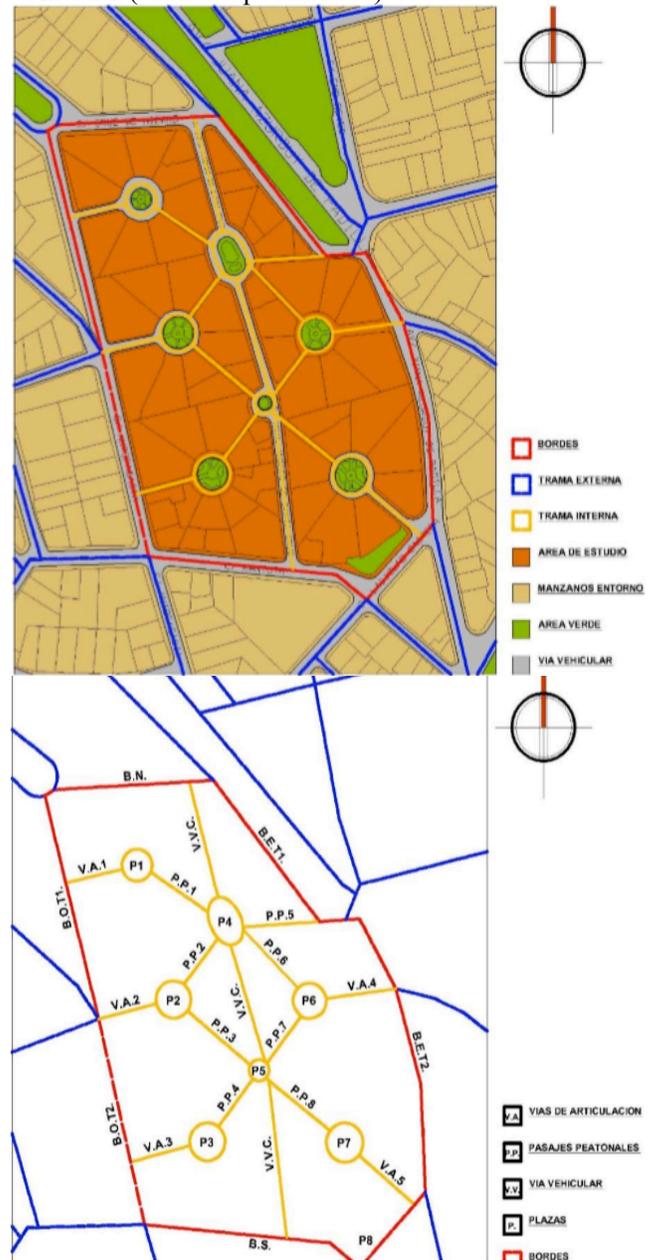


Imagen 3.1 Plano de referencia de la trama urbana.



Imagen 3.2 Fotografías de las plazas y vías del plano de referencia de la trama urbana.

El estudio de bordes

Los bordes del área de estudio están definidos en su totalidad por vías vehiculares y por el relieve topográfico.

El “Borde Este”, se define por la avenida Juana Azurduy de Padilla, ya descrita anteriormente, este borde debe analizarse en dos tramos:

El primero considerado en la década del setenta como un sector sujeto a expropiación, esta porción del borde cuenta con una vía vehicular en dos niveles, uno inferior que corresponde al tramo central de la avenida Juana Azurduy, y otra vía de menor jerarquía ubicada en un nivel superior, esta situación genera riqueza visual y recorridos en diversos niveles.

El segundo tramo, reduce los cincuenta metros de vía, al ancho de la calzada central de la avenida, hecho que lamentablemente ha incidido en la estructuración vial de la ciudad de Sucre, ya que genera una reducción en una de las vías de mayor importancia del municipio. El punto de unión entre un tramo y otro coincide con el sector donde uno de los pasajes peatonales llega a la avenida Juana Azurduy de Padilla, este punto actualmente genera conflicto vehicular, dada la pendiente poco adecuada a la circulación vehicular.

El “Borde Norte” está determinado por la calle Cruz de Hierro, vía que articula el tramo superior de la avenida Juana Azurduy de Padilla y la calle Antofagasta, esta es una vía de poco flujo vehicular, pero de gran ancho, en la que desemboca el eje central del barrio.

El “Borde Oeste”, está definido por la calle Antofagasta, en esta calle desembocan tres vías de articulación del barrio, sin embargo, ninguna de estas muestra continuidad en el entorno inmediato (por trazado urbano y desniveles), la calle Antofagasta es de alto flujo vehicular por conectar vías estructurantes del entorno. En este borde también pueden diferenciarse dos tramos: el primero definido por la pendiente topográfica y la ubicación de viviendas en niveles inferiores al de la vía vehicular; el segundo definido por la consolidación de manzanos a nivel de la vía vehicular. El punto de unión entre los tramos, coincide con el punto de desemboque de una de las vías de articulación, lamentablemente sin continuidad vehicular debido al desnivel y la reducción en la calzada de la calle Antofagasta.

El “Borde Sur”, está conformado por la calle Kantuta y la calle Ladislao Cabrera, la primera es una vía vehicular que conecta la Avenida Jaime Mendoza con los barrios colindantes al área de estudio, el flujo vehicular de ambas vías es constante y el ancho similar al de la calle Antofagasta y Cruz de Hierro.

El plano de referencia de bordes nos muestra claramente la ubicación de estos tramos y sus características tanto a nivel de planimetría como en las imágenes, definiendo los puntos de conexión y de ruptura entre la trama interna del barrio y su contexto.



IMAGEN BORDE ESTE - TRAMO 1
Avenida J.A. de Padilla

IMAGEN BORDE ESTE - TRAMO 2
Avenida J.A. de Padilla



IMAGEN BORDE OESTE - TRAMO 1
Calle Antofagasta

IMAGEN BORDE OESTE - TRAMO 2
Calle Antofagasta



IMAGEN BORDE NORTE
Calle Cruz de Hierro

IMAGEN BORDE SUR
Calle Kantuta

Imagen 4. Plano de referencia de bordes.

Relación espacio público, propiedad privada

En sus inicios el barrio ferroviario era característico por utilizar elementos vegetales como límites entre los lotes (propiedad privada) y los espacios públicos, la especie vegetal utilizada en todos los casos era el pino, moldeado a manera de muros perimetrales, estos elementos generaban identidad en el barrio y al no ser elementos duros mostraban continuidad visual entre los patios de las viviendas y los espacios públicos.

Con el paso del tiempo los pinos fueron reemplazados por mampostería de ladrillo o por linderos de las nuevas edificaciones, es decir, los elementos blandos de delimitación fueron reemplazados por elementos duros, rompiendo toda relación de continuidad visual entre lo “público-privado” y lo “privado-privado”, esta situación redujo la escala de las plazas y sendas peatonales, hecho que no resulto favorable para la imagen del área de estudio.

En algunos casos se han detectado viviendas que han utilizado rejería para la delimitación de sus predios, este hecho ha resultado bastante propicio, ya que mejorar la condiciones de relación dual entre “público – privado”, manteniendo las ideas de continuidad visual iniciales.

Conceptos urbanos opuestos en el sitio de estudio

El área de estudio muestra situaciones peculiares y de mucho interés en su estructuración interna y en la relación con su entorno inmediato, si bien este fue uno de los productos urbanos iniciales en el sector, la consolidación de los manzanos adyacentes muestra una configuración distinta, generando puntos de encuentro entre opuestos que podrían servir como elementos de aplicación en soluciones vehiculares bajo criterios de oposición.

El aspecto que ha definido esta contradicción en el trazado “interno – externo”, ha sido el relieve topográfico del sector, dado que el área de estudio se conformó en una altipampa, es decir, un área alta con baja pendiente, dejando espacio para los manzanos adyacentes en las laderas y declives del entorno inmediato, generando variables opuestas en el trazado urbano, pero generando también elementos de “continuidad – ruptura” visual y espacial.

Lo lamentable es que esta relación “interna – externa” ha ocasionado conflicto en dos sectores específicos, identificados como los puntos de transición dentro de los bordes este y oeste, estos problemas han incidido principalmente en la circulación vehicular por reducción de vías y pendientes pronunciadas, sin embargo, es importante enfatizar que estos dos sectores son los que generan mayor riqueza espacial en los bordes por los desniveles y encuentro de vías.

Por otro lado, los espacios públicos generados al interior del barrio ferroviario han sufrido un proceso de olvido y descuido, atribuible a los cambios de actividades y usos, considerando que las plazas inicialmente fueron utilizadas como lugares de convivencia y encuentro, dado que estas y los retiros frontales de las viviendas mostraban continuidad en su relación visual a pesar del opuesto “público – privado”.

Este cambio ha incidido también en el enclaustramiento de estos espacios y en la reducción de su escala espacial, mostrando el espacio público como la sobra del espacio privado, efecto ligado a elementos de carácter social centrados en la idea de lo “mío” como el elemento a cerrar o proteger.

Cuando en realidad la ciudad debe ser comprendida como un sistema de articulación entre los espacios públicos y espacios privados, complementados ambos bajo una postura dual que debe definirse entre la necesidad del uno hacia el otro y la imposibilidad de generarse lo público sin lo privado o viceversa.

En base a todo lo indicado, la yuxtaposición de opuestos en el sitio puede ser estructurada y planteada de la siguiente manera:

Conexión – ruptura: Este aspecto se ha considerado desde el punto de vista de conexión de vías y sendas (estructura vial), interrelacionando tres elementos, la trama urbana interna del barrio, la trama urbana externa al barrio, y los bordes; puntualizando tres situaciones:

Los bordes del barrio se encuentran conectados a la trama urbana externa de su entorno inmediato.

La trama urbana interna del barrio ferroviario muestra una relación coherente entre las sendas, plazas y la vía vehicular central.

La ruptura se da entre el trazado vial interior del barrio y el trazado vial exterior del área de estudio.

Bordes – centro: Considerando que el producto urbano ha sido estructurado a partir de siete espacios centrales o plazas vinculadas con sus bordes a través de sendas peatonales, generando una situación interesante al crear bordes interiores entre los distintos subsistemas radiales que define cada una de estas plazas.

Individual – colectivo: Fundamentado este aspecto de contradicción en los límites modificados en los predios y la escala espacial que estos han definido en las plazas y las sendas del barrio ferroviario. Espacios de carácter íntimo que en realidad son elementos colectivos para toda la sociedad en su conjunto.

Estableciendo también que la relación entre el barrio ferroviario y su contexto vistos desde el planteamiento de estos conceptos urbanos opuestos genera puntos de interés, caracterizados principalmente por sus condiciones de espacialidad, secuencias en los recorridos, relación visual con su entorno y otros.

Estos han sido identificados en el siguiente esquema grafico considerando en algunos casos las relaciones de continuidad que se han generado (recorridos, visuales al entorno, y secuencias espaciales), y en otros la configuración de puntos de interés aislados que no pierden relevancia por el contraste generado.

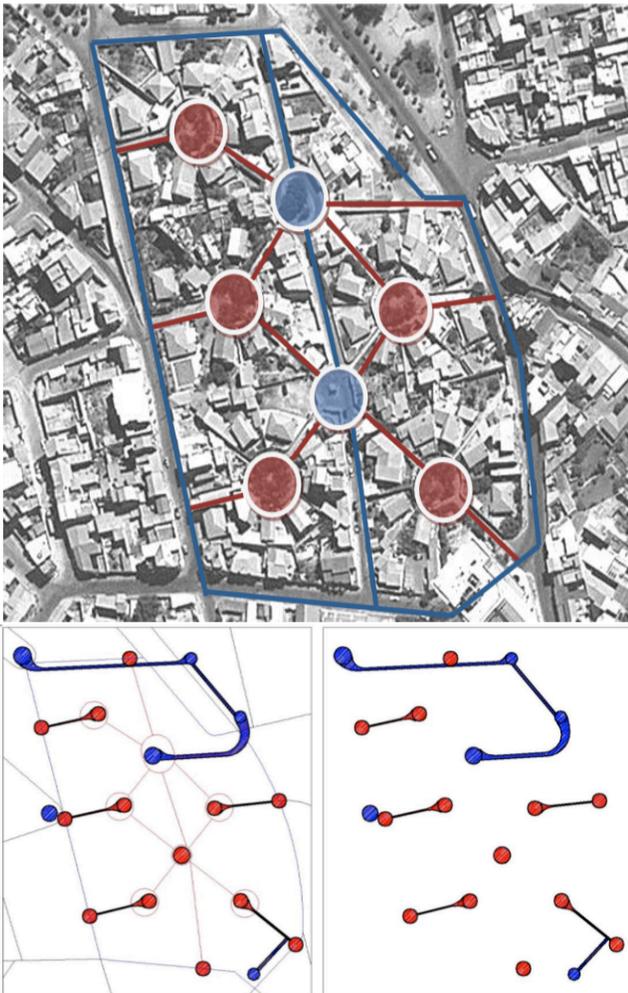


Imagen 5. Determinacion de puntos de interés

PUNTOS DE INTERES Se han demarcado los puntos de proximidad según la consolidación del área, los puntos marcados en color azul son de interés para la Trama Urbana Externa, y los bordes, caracterizados en dos tipos: continuos o aislados; los marcados en color rojo son los puntos de interés para Trama Urbana Interna. Este cambio ha incidido también en el enclaustramiento de estos espacios y en la reducción de su escala espacial, mostrando el espacio público como la sobra del espacio privado, efecto ligado a elementos de carácter social centrados en la idea de lo “mío” como el elemento a cerrar o proteger.

Conclusiones

Como conclusión general podemos indicar que el planteamiento de proyectos urbanos es complejo y amerita la consideración de varios factores (sociales, económicos, físicos, etc.), siendo el cumulo de estas consideraciones las pautas para la elaboración de propuestas urbanas que garanticen una mejora en la calidad de vida de los habitantes, esta directriz nos lleva a la calidad en el espacio público.

La percepción del entorno urbano, y la lectura del hábitat humano, dependen directamente de la relación de elementos generadores de espacios, hecho que el ser humano interpreta en base a relaciones comparativas que procesa de manera consciente o inconsciente, este proceso puede también entenderse como un mecanismo de aprendizaje, a través de la comparación (similitud u oposición).

Si en el hábitat humano se consideraran solamente elementos de similitud, la interpretación del mismo se volvería monótona, repetitiva, estática y poco entendible, debido a la ausencia de puntos de comparación, sin embargo, al generar elementos variables y diversos, se dan situaciones de mejor definición, percepción y disfrute del espacio.

Cuando la relación comparativa se vuelve extrema, es decir totalmente opuesta, la lectura del espacio llega a adquirir mayor sentido en el usuario, dado que la oposición entre los elementos que conforman el hábitat genera que cada uno de estos adquiera mayor sentido, y por ende el usuario llega a interpretar de manera más clara las cualidades espaciales.

Sin embargo, se debe considerar que para la elaboración de un determinado producto urbano, la articulación de sus componentes no puede plantearse únicamente con elementos opuestos, pudiendo incurrirse en el error de generar estructuras urbanas caóticas, siendo indispensable el equilibrio entre similitud y oposición.

Las cualidades positivas en el espacio público son determinantes para mejorar la calidad de la vida humana, todas las condiciones del hábitat pueden ser mejoradas sustancialmente si los espacios públicos se plantean de manera coherente y armónica.

Bajo estas directrices, y en función a los tres lineamientos manejados en el trabajo, se ha planteado también las siguientes conclusiones específicas:

Relación dual opuesta “conexión-ruptura”:

La distribución de elementos en una estructura urbana, no siempre permite una conexión total entre ellos, siendo la ruptura o discontinuidad un aspecto a solucionar en la elaboración de proyectos urbanos, la discontinuidad puede generarse por condicionantes del entorno natural o transformado, pudiendo apropiarse estas rupturas para la generación de variables en la calidad espacial.

Planteados ambos criterios como incidentes en el caso estudiado, se observa que la relación de tramas urbanas yuxtapuestas con trazos opuestos y discontinuos entre sí (opuestos en la estructura vial) requieren una revisión en el encuentro de nodos, bajo dos posibles criterios:

“remarcar la ruptura” en los puntos de unión que muestren incoherencia en su planteamiento, u “optimizar la conexión” en los nodos articuladores de incidencia en los recorridos.

La estructura urbana debe analizarse y plantearse desde un punto de vista equilibrado en la relación de conexión o ruptura de sus espacios, siendo este un planteamiento básico si el proyectista tiene la intención de dinamizar los recorridos, o en su caso racionalizarlos.

Para el enriquecimiento espacial de la trama urbana, la ruptura genera mayores variables de sensación visual, y permite generar cortes en las escenas secuenciales que el proyectista puede llegar a apropiarse como herramienta de direccionamiento en el espacio público.

Respecto a las alternativas que genera la conexión de los espacios públicos, es importante entender que estas no solo se plantean en torno a ejes bidimensionales, sino más bien deben considerar su formulación en las tres direcciones que definen el espacio y sus cualidades.

Relación dual opuesta “borde-centro”:

La centralidad es una condicionante estructural del espacio urbano, sin embargo los puntos extremos o los bordes también merecen una consideración en el planteamiento de una estructura urbana. Entendiendo que el borde es el límite de una conformación urbana y es un elemento de consideración primordial, ya que este adquiere las características de articulador entre el espacio urbano específico y su entorno.

Para poder definir la relación “borde-centro” inicialmente se debe proceder con la determinación del elemento central, entendiendo que este elemento no es algo que se autodefinen como punto focal solo por su ubicación, sino más bien entender que la centralidad se define por las condiciones de un entorno, pudiendo generar variables de relación en un sistema urbano, como ha sido el caso de estudio.

Una vez reconocido el elemento central y dadas sus condiciones de centralidad, se debe proceder con la identificación de los bordes o límites que lo rodean, para establecer los elementos de articulación entre ambos, y plantear una propuesta de relación de opuestos “borde-centro”, es en este sentido que en el producto urbano estudiado se ha encontrado una definición espacial clara de los elementos articuladores.

La relación de los bordes y los centros como ya se indicó pueden estructurarse en base a una serie de variables de conformación urbana, creando infinitas alternativas de centralidad, sean estas por jerarquía urbana, relación espacial, conformación del contexto, generación de hitos, etc., o en nuestro caso generando sub-sistemas de centralidad englobados en otros sistemas mayores.

Esta relación de centralidad se vuelve interesante al entender que ningún elemento urbano se encuentra aislado, y al estar siempre inmerso o formar parte de otro elemento de mayor jerarquía, son muchas las probabilidades de generar efectos de centralidad, también, la apropiación del borde debe ser clara y determinante ya que estos sectores sirven como delimitantes del espacio urbano y a la vez son vínculos con el entorno.

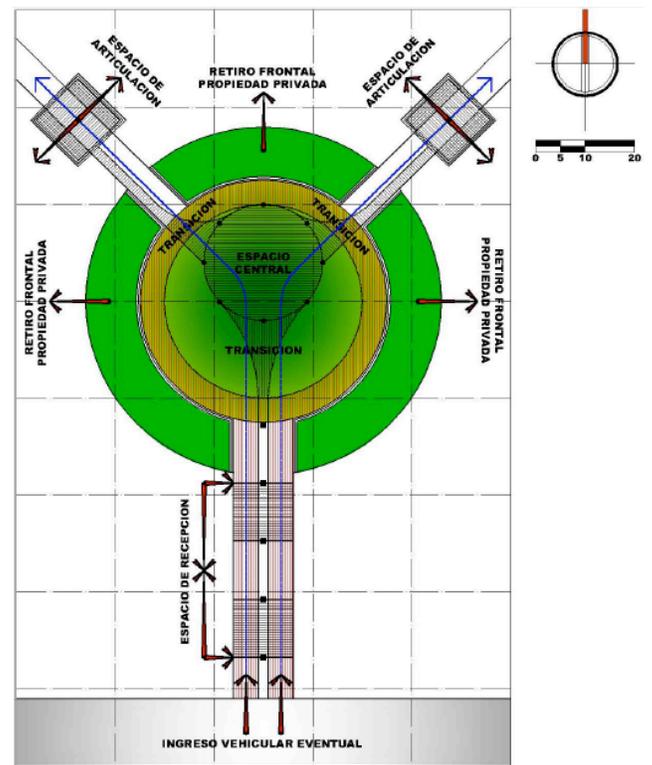


Imagen 6. Esquema grafico de la estructura de centralidad en las plazas del area de estudio

Relación dual opuesta “individual-colectivo”:

El espacio individual y el espacio colectivo son determinantes para la conformación de la estructura urbana, la yuxtaposición de ambos es imprescindible, considerando que el fin de uno implica el inicio del otro. Las formas de limitación entre lo individual y lo colectivo es reflejo de aspectos sociales que deben considerarse en la elaboración de productos urbanos, y planificarse en base a instrumentos de control técnicos urbanos.

La noción de propiedad privada y la necesidad de protección de “lo mío” ante “lo público”, son situaciones que en muchos casos han ocasionado la degradación y pérdida del espacio público, esto debido al tipo de límites que por seguridad de la propiedad individual se han marcado de manera rígida generando la imposibilidad de una relación entre ambos espacios, produciendo problemas de enclaustramiento y negación de un espacio hacia el otro.

Es así que planificando la ocupación de lo individual y el tipo de límites, es factible romper estas barreras y mostrar la complementariedad entre lo individual y lo colectivo, esta planificación deberá necesariamente traducirse en instrumentos técnicos que tiendan a la especificidad y no a la generalidad, sobre todo cuando se trabaja con áreas urbanas de características particulares.

Con el rompimiento de estas barreras se puede llegar a forjar una mayor identificación del habitante con su entorno, hecho que conlleva a un mayor cuidado del sector colectivo, por volverse este en la prolongación de lo individual, y generar puntos de unión y encuentro para la sociedad.

Fotografías del sector

A continuación se muestran algunas imágenes fotográficas de interés para el trabajo realizado.



Vista general de una de las plazas tipológicas



Vista de un pasaje peatonal – secuencia visual



Via de articulación - escalinatas



Vista general de uno de los bordes - desniveles

Bibliografía

Restany Pierre (1999). Hundertwasser, el pintor rey y sus cinco pieles. Alemania, Editorial Taschen.

Blume Germann (1985). Introducción al diseño urbano en áreas residenciales. España, Editorial Greater London Council.

Fournier Mauro (2011). Fenómenos Gemelos: Hacia una arquitectura del espacio público. <http://repositorio.bib.upct.es/dspace/handle/10317/3099>, consultado el 03/03/2014

Hendler Ariel (2007). Una capital ecológica y a escala humana. Argentina, Diario el Arquitectura El Clarín

CIRCO M.R.T. (1996). El interior del tiempo y otros escritos de Aldo Van Eyck. España, Madrid, obra hospedada dentro de Web Architecture Magazine, WAM. <http://web.arch-mag.com>, consultado el 01/08/2014

Lynch Kevin (1959). La imagen de la ciudad. Obra consultada en <http://arquiteorias.blogspot.com/2009/05/la-imagen-de-la-ciudad-kevin-lynch.html>, el 01/08/2014

White Edward (1959). “Manual de conceptos de Formas Arquitectónicas. Editorial Trillas, México, Argentina y España.