

Los no lugares como espacios que posibilitan la reconexión social

The non-places as spaces that make possible the social reconnection

Juan Bonilla Olmos*

Artículo recibido: 28-05-2020

Aprobado: 08-06-2020

Resumen

El programa arquitectónico de las Centrales de Transferencia y Estaciones Nodales del Sistema Integral de Transporte (SIT), del Municipio de León, Guanajuato, podría complementarse con espacios destinados al esparcimiento. Esto permitiría ofrecer lugares para el encuentro social y la apropiación del espacio público, en beneficio de la comunidad leonesa.

Abstract

The architectural program of the Transference Centers and Nodal Stations of the Integral Transportation System (SIT), in the Municipality of León, Guanajuato, could be complemented with spaces destined for leisure. This would make it possible to offer places for social gatherings and the appropriation of public space, for the benefit of the León community.

*Maestro en Arquitectura por la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Docente de la Licenciatura en Arquitectura de la Universidad Iberoamericana León. Correo electrónico: bonilla25@hotmail.com

Palabras clave: Equipamiento urbano, Programa arquitectónico, Centrales de transferencia, Estaciones nodales, Transporte público.

Keywords: Urban Equipment, Architectural Program, Transfer Centers, Nodal Stations, Public Transport.

En la pintura *Lluvia, vapor y velocidad*, del británico William Turner, se puede distinguir una locomotora de vapor que arrastra varios vagones de carga, imagen que se ubica casi en el centro del cuadro y traza una línea en diagonal hacia la esquina inferior derecha de la composición. Se intuye el movimiento de la locomotora por encima del puente Maidenhead Railway, que sorte el cauce del Río Támesis, entre las ciudades de Londres y Bristol, ambas en Inglaterra. Desde los inicios del siglo XIX, fecha en la que se crearon las primeras máquinas de vapor, estas innovaciones tecnológicas modificaron significativamente tanto el paisaje rural como el urbano, ya que se construyeron estaciones y se tendieron líneas ferroviarias en extensiones territoriales considerables.

Así, al campo se le sembraron vías metálicas —compuestas de durmientes y rieles— y a los accidentes topográficos se les construyeron puentes con la finalidad de acortar las trayectorias por las que circularían estas nuevas maquinarias de magnas dimensiones. La demanda espacial de estas tecnologías también vino acompañada de protocolos de operación, lo que implicó el acelerado adiestramiento de los diseñadores, constructores y operadores.

En todo el mundo, los trenes movidos a vapor se reconocieron como el gran avance tecnológico, pues representaban a toda una época que se caracterizó por procesos industriales que trajeron consigo nuevas clases obreras, conformadas por personas que emigraban del campo a las ciudades para tener una mejor calidad de vida. Las locomotoras, por lo tanto, sirvieron para mover grandes cantidades de mercancías y personas, lo cual redujo costos y tiempos.

Esa misma velocidad con la que el ferrocarril había logrado acelerar los intercambios mercantiles, también multiplicó otro tipo de relaciones interpersonales, ya que muchas personas que vivían en distintas ciudades pudieron conocerse, pese a que se encontraban a muchos kilómetros de distancia. Sostener novedosos y constantes encuentros es un síntoma evidente de una sociedad en pleno proceso de industrialización¹.

Un ejemplo de esto son los Países Bajos, porque —debido a la vasta infraestructura férrea con la que cuentan— han propiciado que la gente concerte con mayor eficiencia este tipo de encuentros. Esto se debe a los tiempos precisos de partida y llegada, pues permiten que alguien, que vive en la ciudad de Delft, pueda trabajar en Róterdam, visitar —al término de la jornada laboral— a un buen amigo en La Haya, ciudad importante en la Holanda Meridional², para finalmente regresar a dormir a casa y comenzar un nuevo día a la mañana siguiente.

¹ Ahora, en estos tiempos digitales, las conexiones familiares a lo largo de todo el orbe se han posibilitado debido a la eficiente telefonía celular, que ha sustituido, de alguna manera, las vías férreas por las redes cibernéticas virtuales.

² Estas tres ciudades neerlandesas (Delft, Róterdam y La Haya) pertenecen a El Randstad, nombre con el que se conoce a la conurbación más grande de los Países Bajos y una de las más pobladas de Europa, pues tiene cerca de 7 millones de habitantes.

Regresando al cuadro de Turner, es posible identificar otros elementos que quizás no sean los más destacados de la pintura, pero es importante mencionarlos. Se puede observar, a un lado de la arcada del puente, un grupo de personas reunidas en la orilla del río, algunas alzan los brazos al cielo; junto a ellas, se puede apreciar a dos individuos navegando en una barcaza pequeña, que se dirige hacia donde se encuentran los demás. De esta imagen se puede deducir, por lo tanto, que aquellos brazos levantados es obvia señal de un saludo a la distancia.

Esta embarcación, impulsada por un par de remos, contrasta con la velocidad de desplazamiento de la nueva máquina de acero que silva por encima del puente de piedra, a pesar de su gran tamaño y de su gran peso. Aunque este bote —dicho sea de paso— también es considerado un implemento tecnológico, se ha de reconocer que es mucho más lento y depende de las corrientes fluviales o de la fuerza otorgada a cada uno de los remos; sin embargo, como medio de transporte, cumple con su objetivo: unir personas e intercambiar mercancías.

En ese trayecto algo importante y significativo puede acontecer, ya que es el lugar en donde la primera mirada se cruza y en donde las preguntas sobre las condiciones climáticas se convierten en el tema más frecuente para iniciar una conversación. Es ahí donde la gente se enamora o descubre afinidades, pues —en esa pausa donde el ruido desaparece— se pone completa atención a lo que la otra persona dice, sin distracciones, sin el constante zumbido de los vehículos motorizados al pasar; en otras palabras, la proxémica se convierte en un episodio en común.

Ahora bien, los espacios construidos que posibilitan el encuentro de los seres humanos en las urbes actuales y que son exógenos a nuestros hogares —como las plazas públicas, los parques, los jardines, las calles y sus aceras, por mencionar sólo algunas infraestructuras y equipamientos urbanos— han sido complementados por otro tipo de espacios que son muy necesarios para las dinámicas de las ciudades contemporáneas y se encuentran vinculados con la movilidad tanto de las mercancías como de las personas.

Esos espacios, llamados estaciones internodales, son vistos no como destinos, sino como sitios transicionales en donde la gente acaba relacionándose. Espacios que son denominados, por Marc Augé (2000), como *no lugares*, porque el anonimato es la carta de presentación y el andar siempre es apresurado; son escenarios urbano-arquitectónicos fundamentales para llevar a cabo distintas actividades productivas o recreativas. No obstante, podría decirse que la condición genérica de todos estos espacios es, quizás, la distancia entre sus usuarios y la desconexión afectiva y simbólica que comparten con ellos.

Por esto es importante renovar el diseño de estos espacios, para que convenga a las nuevas dinámicas sociales, culturales y productivas. Dicha transformación está relacionada con la capacidad intrínseca de servir como grandes aglutinadores de masas, debido a sus dimensiones, por lo que inciden en el ánimo de las personas que las transitan. Podría decirse que estos espacios son verdaderas áreas de oportunidad para estudiar y/o experimentar nuevas formas de reconexión social.

La estación de Atocha, en Madrid, España, fue remodelada por el laureado arquitecto Rafael Moneo³, en 1992, y es considerada la más importante, debido a su conexión nodal con el resto de las vías férreas del país y del extranjero. Cuenta con estaciones que reciben trenes de diferentes velocidades y con distinta capacidad que realizan viajes regionales, nacionales e internacionales; recibe a más de 100 millones de viajeros anualmente⁴. Hay que mencionar que esta estación se encuentra al final del Paseo del Prado⁵, el cual es, a su vez, un recorrido cultural muy frecuentado. Debido a la gran cantidad de pasajeros —viajeros ocasionales, empleados fijos y turistas de todo tipo—, Rafael Moneo propuso el diseño, en el interior de este nodo ferroviario, de un invernadero tropical para el disfrute de todos los viajeros, justo en el lugar donde se encontraba una de las antiguas terminales.

Cabe destacar que este invernadero no se encontraba dentro de los requerimientos del programa arquitectónico, como regularmente suele suceder en los proyectos públicos; fue, más bien, producto de la intuición y de la experiencia de Moneo, que le permitió percatarse de que esta importante remodelación debía incluir otro tipo de espacio fuera de lo común, donde el encuentro de las personas fuese algo imperativo y sustancial.

Actualmente, este invernadero no sólo funge como un elemento decorativo que el usuario advierte a su paso, sino que también se ha convertido en un espacio que provoca la contemplación y el esparcimiento. Estas dos actividades no están vinculadas precisamente con los viajes cotidianos, pero permiten el reposo necesario para que los ciudadanos se relacionen y para la posible compra de mercancías, lo que posibilita un ambiente más completo e incluyente.

Y es que, por esta vocación de uso, muchos ciudadanos se internan en este jardín urbano para leer un libro o charlar con alguna amistad, tal como se hace de forma regular en las plazas de las ciudades. Es como si se hubiese interiorizado el carácter público en el corazón de la estación de Atocha. A este sentir colectivo se le suma el hecho de que los niños también han encontrado una atracción en el interior de este invernadero, debido a la gran cantidad de tortugas y peces multicolores que suelen nadar en los pequeños estanques.

Este recinto también está complementado por negocios de venta de comida, cafeterías y diversos artículos de telefonía celular, como parte de la oferta mercantil. Estos establecimientos resuelven las necesidades básicas de los usuarios, pero, sobre todo, han permitido que este espacio se haya introyectado en la memoria colectiva de los ciudadanos, pues se trata de un lugar de interés común, al cual se le reconoce también su unicidad⁶ espacial.

³ Es uno de los arquitectos contemporáneos más importantes de la Península Ibérica. Fue galardonado, en 1996, con el Premio Pritzker, considerado el Premio Nobel de la arquitectura mundial.

⁴ El 11 de marzo del 2004, se perpetraron las detonaciones de las mochilas con Goma-2 ECO. Estos atentados, orquestados por un grupo terrorista islámico, ocurrieron en día laboral, con el objetivo de alcanzar el mayor número de víctimas. Provocaron la muerte de 193 personas y causaron heridas de gravedad a otras dos mil.

⁵ Este paseo se puede realizar a pie mientras se recorren diferentes recintos culturales, como el Museo Nacional Thyssen-Bornemisza, el Museo del Prado, la Caixa Forum Madrid y el Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía; este último se encuentra, dicho sea de paso, a escasos metros de la entrada de la Estación de Atocha.

⁶ Según la Real Academia Española, la unicidad es aquello que tiene la cualidad de ser único.

El diseño arquitectónico en esta parte específica de la estación de Atocha detona un cierto apego en los usuarios, debido a su gran calidad y belleza. No es necesario ser un especialista en el tema arquitectónico para reconocer que este espacio evoca y convoca. Esa frecuencia, atribuida a la facultad de discernir entre algo que nos atrae o no, está supeditada de manera obvia a la propia experiencia del sujeto, la cual, tras haberse alojado en la memoria personal de cada usuario, finalmente convocaría a la motivación heredada por el acto volitivo de cada uno de quienes hayan decidido seguir frecuentando ese lugar.

Ahora bien, en León, Guanajuato, las centrales de transferencia y las estaciones nodales del Sistema de Transporte Integral Optibús, inaugurado en 2003, juegan un papel importante en la movilidad de la población local. Este sistema ha logrado unir gran parte del territorio urbano, lo que repercute favorablemente en la calidad de vida de los usuarios leoneses. En su momento, este proyecto fue adaptado por otras ciudades mexicanas con mayor población, como son la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey⁷.

Es cierto que la optimización de los recursos y la disminución de tiempos en el desplazamiento son dos temas imperantes en el diseño integral de este sistema de transporte, sin embargo, es válido considerar que otros aspectos sociales también pudiesen ser considerados para estimular un mayor sentido de apropiación por parte de los usuarios. En ocasiones, los aspectos más pragmáticos, como por ejemplo la eficiencia, eclipsan aquellos que están supeditados a la interpretación subjetiva y que deberían estar vinculados con las ciencias sociales. A veces, no es suficiente con tener un listado de todos los detalles de operación que han sido resueltos, porque, en ocasiones, es necesario tomar en cuenta temas como la desigualdad económica, el resentimiento social y el pandillerismo, para considerar y anticipar los obstáculos que pudiesen acontecer.

La locomotora humeante del cuadro de Turner podría representar el pensamiento positivista de aquella época, en donde las necesidades de la gran mayoría están por encima de la individualidad, por lo que su imagen se difumina; la barcaza, en cambio, podría representar un romanticismo que exalta la libertad y el yo. De la misma manera podría interpretarse lo que ocurre en los andenes y los vagones de la estación de Atocha, los cuales simbolizan esa primera colectividad mencionada; el invernadero tropical de Rafael Moneo detona esa individualidad que se manifiesta en un lugar donde, la naturaleza silvestre y la añoranza de mejores tiempos, se sincroniza con la eficiencia y el sosiego.

En el caso de las estaciones del Optibús, en la ciudad de León, podrían revisarse los programas arquitectónicos, no sólo con la intención de que sean más eficientes en cuanto a la movilidad de los pasajeros, sino también para mejorar la calidad de la estadía y la experiencia espacial de los usuarios, quienes suelen estar acostumbrados a que estos recintos se encuentren hacinados.

La evaluación que tienen los usuarios de este sistema de transporte no solamente está relacionada con el desplazamiento y a la ruta del vehículo biarticulado, sino también con los inmuebles que les

⁷ El Sistema Integrado de Transporte Optibús tomó de referencia la Rede Integrada de Transporte de la ciudad de Curitiba, en Brasil, al ser la primera red de transportes biarticulados en el mundo.

permiten complementar sus trayectorias —por ejemplo, sanitarios limpios, mobiliario adecuado o una buena señalización—. Y es que, si bien estos espacios en ocasiones se pueden considerar diseños genéricos, el hecho de tomar en cuenta los factores únicos que los conforman abonaría a planear proyectos con una mayor intensidad de aceptación y preferencia de los usuarios.

Así pues, las experiencias que se desprendan de esos objetos arquitectónicos podrán estimular favorablemente al usuario o incrementar su *stress* durante sus trayectos. Un jardín, el cual regularmente no está contemplado en los interiores de estos espacios públicos, serviría como catalizador de las reacciones positivas, sobre todo al considerar el uso periódico de este tipo de sistemas de transporte integrado. Y es que en la medida que haya una mayor cantidad de eventos, que sean del beneplácito de los pasajeros, mayor será la identificación de ellos con ese espacio.

Esto posibilitaría la permanencia de ese lugar en la memoria colectiva de la población, y motivaría naturalmente el cuidado y fomento del inmueble. Además, cabe señalar que este tipo de edificaciones tienen una afectación directa en la dinámica económica y recreativa de una cantidad significativa de la población leonesa. Por ello, es necesario considerar que una ciudad en movimiento también requiere de momentos de quietud, momentos de reflexión, momentos en los que es vital que ocurran posibles encuentros e intercambios entre los ciudadanos⁸.

Regularmente, la gente no conoce su ciudad tras haber guardado un mapa mental de la geografía y la trama urbana con todas y cada una de sus partes, sino que la reconoce después de haberse ejecutado una colección de trayectorias a través de ella. La gente, por lo tanto, aprecia o padece a su ciudad de forma parcial, y siempre en relación con el movimiento que ésta le sugiera o le posibilita realizar. Si una ciudad es bella o se le confieren ciertos dotes de interés, es, quizás, por el entramado de elementos que repercuten fervorosamente en la conducta del individuo; elementos que, seguramente, fueron encontrados en el trayecto.

Por ello, las personas no deben ser consideradas únicamente como un elemento que se tienen que movilizar y que deben llegar a un destino, sino como un ser que tiene características e intereses particulares, y éstas deben tomarse en cuenta en la medida de lo posible para diseñar estas piezas urbano-arquitectónicas. Si esto ocurriera, quizás la apuesta por la unicidad del espacio siempre estaría acorde con la consigna de que las personas son inicialmente individuos antes que un fragmento de la masa social.

Actualmente, lo *diferente* es un lema sociopolítico que se debe identificar y considerar en cualquier aspecto cultural. La caída de los grandes metarrelatos o ideologías que percibían a la sociedad como una gran totalidad ha dado origen a la multiplicidad de los sujetos y la aparición de las minorías como parte del mosaico social al que pertenecen. El carácter incluyente de estos espacios públicos abonará en la maduración de un pensamiento colectivo que defienda las diferencias encontradas en el *otro*. Por lo tanto, estas estaciones transitorias del Sistema Integral

⁸ Recientemente se han instalado poco más de 200 bancas y 88 mesas dentro de las zonas de espera de los paraderos y terminales del Sistema Integral de Transporte Optibús, con la intención de ayudar a las personas de la tercera edad y a los infantes que utilizan este sistema de transporte, así como también para promover la convivencia armónica de los ciudadanos en el municipio de León. A su vez, también se han colocado espacios para cargar los teléfonos celulares.

de Transporte Optibús deberían considerar las características particulares, las diferencias, las carencias y las variadas discapacidades de la gente, para formar parte de una voluntad cívica universal de inclusión y benevolencia. Si el municipio de León pretende alinearse con las sociedades más avanzadas del planeta, debe reconocer los contrastes que tienen cada uno de aquellos lugares que la conforman, ya sea en relación a su preferencia religiosa, sexual o cultural, así como por sus distintas condiciones socioeconómicas, físicas o, incluso, raciales, pues solamente a partir de ese reconocimiento honesto y respetuoso es que la vida de la colectividad y la aceptación de la otredad será posible, y con ello la construcción de un mundo más plural e integrado.

Saber que estas centrales transitorias aglutinan diariamente a una gran cantidad de personas, la incorporación de un programa arquitectónico incluyente, y ambientalmente benéfico para sus usuarios, podría marcar la pauta conductual para que los espacios públicos se conviertan en plataformas que permitan una mejor convivencia de la sociedad leonesa actual.

Referencias

Augé, M. (2000). *Los "no lugares". Espacios del anonimato: Antropología de la Sobremodernidad*. Barcelona: Gedisa.