

AUTOPISTAS Y SITUACIONES INTERSTICIALES URBANAS: EL VALOR DEL ANÁLISIS-DIAGNÓSTICO PREVIO COMO INSTRUMENTO DE GESTIÓN E INTERVENCIÓN

Viviana Schaposnik

Profesora / Investigadora
schapos@netverk.com.ar

Cecilia Giusso

Docente / Investigadora
ceciliagiusso@ciudad.com.ar

Andrea Ulacia

Docente / Investigadora
andreaulacia@yahoo.com.ar

Facultad de Arquitectura y Urbanismo. Universidad Nacional de La Plata
47 # 162 - La Plata - C.P. 1900. Argentina
Teléfono + 00 54 221 4236587 / 90
Fax + 00 54 221 4236587 / 90 int. 246

Palabras clave: Áreas urbanas consolidadas; Situaciones Intersticiales Bajo-autopistas; Medios digitales.
Keywords: Urban concentrations; Interstitial Situations; High-way fluxes; Digital medium.

Resumen

Introducción: La consolidación del desarrollo urbano es asociada a la movilidad, en mayor medida si se trata de AUTOPISTAS. Involucrando lógicas propias y autónomas, resultan funcionales exclusivamente a sus fines: contener y conducir de modo eficiente el flujo vehicular, partiendo de imponer sus también propios condicionamientos espaciales -estructuras de soporte, intercambiadores, organizadores bajo, sobre y a nivel, puentes, túneles, pantallas visuales, entre otros-. Queda afectado entonces el sector del territorio sobre el que descienden, por una secuencia predominantemente lineal de distintas categorías de impactos, vinculados además al nivel de consolidación urbana.

Como producto de la interacción entre Fijos y Flujos -TERRITORIO/ AUTOPISTAS-, es que surgen las Situaciones Intersticiales urbanas, encaradas aquí desde un origen investigativo en donde el Intersticio fue entendido como diferencia entre entidades territoriales anteriores y nuevas superpuestas, redundante en hibridación material o funcional de respectivas condiciones originales, y abordado como producto de acciones y relaciones sociales, temporales y espaciales. Este espacio intersticial, fue considerado entonces información ineludible al abordar operaciones sobre áreas urbanas en correlato con flujos de movilidad autopistas.

Objetivos: Se pretende generar un corpus de inferencias conducente a la elaboración de futuros diagnósticos, pautas y estrategias, a fin de "mitigar" los impactos afectantes e irresueltos que producen la sumatoria de situaciones intersticiales y remanentes espaciales, para ser eficientemente incorporados como variables a tomar en cuenta en los estudios del territorio en tanto urbano.

Metodología: Los datos emergen de la aplicación de un instrumento de lectura e interpretación sistémica que atiende a la complejidad del tejido urbano y la superposición de estratos físicos y fenomenológicos: Herramienta Intersticio, en situaciones intersticiales "bajo autopista" en un recorte de Región Metropolitana de Buenos Aires/ RMBA – Argentina.

Conclusiones: Conclusiones genéricas producto del análisis, evidencian que el Flujo Autopista-AU corta/secciona a la CIUDAD, aceptado como hecho consumado su implantación y descenso en aras de la conectividad del territorio. Los DETERMINANTES ESPACIALES (modulación, soporte, senda-techo entre otros) condicionan las apropiaciones de manera tal que sea cual fuere el carácter del ámbito de inserción,

contexto y autopista establecen un vínculo que—rozando en algunos casos la indiferencia-, no incita a “pleitos” urbanos verificables... Una adecuación (voluntaria?) que no evita que programa y usos predominantes, incidan desde este status quo en la dinámica del sitio... Aunque en muchos casos no difieran de los propios del sector de pertenencia, domina el conflicto en el escenario y su función de uso, situación que no ocurre cuando el mismo uso tiene una pertenencia al tejido urbano de la ciudad: es que la Autopista deja en su abajo, una suerte de confusión entre lo público y lo privado, que sumada a la incidencia de estructura de soporte y plano superior límite, hacen que se produzcan siempre indefiniciones y/o conflictos -problemas propios de las infraestructuras en el territorio cuando no poseen diagnósticos desde la gestión de pertenencia-.

Afrontar específicamente la evaluación de las condiciones de habitabilidad de las situaciones intersticiales estudiadas y/o la determinación de casos pasibles de una optimización -reconfiguración de la situación presente-, conducen a reconocer la necesidad de una proyección del “sobre” y “bajo” autopista de manera conjunta.

Sumado a lo anterior, se confirma como necesaria la planificación previa de los intersticios “bajo autopista”, apoyada en el estudio realizado en esta investigación, desde una potencialidad espacial latente y mal aprovechada, así como desde la anarquía evidente que los distintos usos-programas encontrados en esos espacios de muestra, en general con calidad urbana degradada. El ineludible vínculo entre el desarrollo urbano y la movilidad, deberá contar con instrumentos propios que contemplen estos espacios, no como remanente de una intervención, sino de manera sostenible, compatible con la preservación y mejora del medioambiente natural y urbano, contribuyendo por las actividades que induce, directa e indirectamente en la formación de capital social.

Abstract

Introduction: Urban consolidation development is associated to motility, in great part if is referred to HIGHWAYS. Involving own and autonomy logics, they results functionality exclusively to its purpose: to content and conduce in an efficient way vehicular fluxes, starting from impose its own spatial conditions - support structures, organizing under and upper level of bridges panels, tunnels, visuals screens, and so on-. The territorial sector where it happens this descending is affected because of a domineerig lineal sequence of different categories of impacts entailed besides to urban consolidation level.

As a product of interaction between *Fix* and *Fluxes*¹ -TERRITORY/ HIHGWAYS-, is that appears *urban Interstitials Situations*, faced here from an investigative origin where *Interstice* was understood as the difference² between previous territorial³entities and new ones superposed, redounding in material or functional hybridization of respective original conditions, and boarded as a product of social, and spatial actions and relations. So, this *interstitial space*, was considered *unavoidable information* when boarding operations over urban areas in relation with motility fluxes highways.

Objectives: The research, presently in development pretends to fix regulations and strategies appointing to a systematically formulation of typological patterns taking in account interstitially space, unavoidable information to face actions over urban areas in relation with motility high-way fluxes and appropriation in the under high-way.

Methodologies: Is based in data emerging from the application of a reading and systemic interpretation instrument appointing to the complexity of urban tissue and the superposition of physics and

¹ *Fix* and *Fluxes*: “The space is always conformed by *Fix* and *Fluxes*. We have *fix* things, and *fluxes* provinient from that *fix* things , and *fluxes* that arrives to that *fix* things. Todo este conjunto es el espacio. (...)fluxes are motility, and so, also explain distribution and consumption phenomenons. (Milton Santos, (1996: 75).

² Se toma por diferencia en este caso a la porción no común, residual, resultante de la superposición de dos cosas que ocupan una misma ubicación espacial.

³ Entidad territorial: del latín territorium: *pedazo de tierra que pertenece a*. Entendiendo que esa pertenencia supone una cierta forma de apropiación, una determinada función o conjunto de funciones, al *cambiar* por alguna razón *ese alguien* a quien pertenece el *pedazo de tierra*, también cambia la forma en que el espacio es apropiado. Cualquier entidad territorial supone la presencia indisoluble del hombre, y la impronta que sus funciones producen, por lo tanto, asume componentes materiales y fenomenológicos.

phenomenological layers, *-Interstitial Tool⁴-*, in interstitial situations “*under highway*”⁵ in a fragment of the Buenos Aires Metropolitan Region / RMBA – Argentina. By other way, digital descriptions are used as the best choice for representing all this process –still unfinished-, by the application of digital methods to board the understanding of the mentioned urban problematic.

Conclusions: Generic conclusions as result of the analysis, put in evidence that the *motility high-way fluxes* cuts/sections the CITY, accepted its implantation and descent as a consummated fact in account of territorial connectivity. SPATIAL DETERMINING (modulation, support, way-cover between others), conditions appropriations in that way, that it doesn't matter character of the insertion contour; context and highway establishes a nexus; an urban adequation (voluntary or involuntary) that cannot avoid that programs and uses doesn't fall into a sort of accepted *status quo*, even if in much cases have no difference from proper uses of the insertion area; conflict takes possession of the scene and its uses, all that because the highway leaves in its “under” a sort of confusion between public and privat activities, adding to this, the incidence of the supporting structure and upper plane that conduces always to not resulted conditions and/or conflicts proper from this kind of infrastructures over territories when there isn't governmental diagnostics and actions-.

The evaluation of specific conditions of habitability of the interstitial situations mentioned, must be boarded to be changed, as well as those cases apt to be optimized, producing a reconfiguration of present situation. There is a responsibility about a simultaneous design of the upper and under highways. The unavoidable bond between urban development and motility must depend on, own instruments that overview those spaces, not as remnants of another intervention but in a sustainability way, compatible with preservation and an natural and urban ambient improvement, contributing to all that makes direct or indirectly to construct the social capital of urban areas.

“Si queremos comprender cómo los filósofos realistas, pretenden comprobar su metafísica, nos damos cuenta de que se apoyan en un conocimiento ingenuo del espacio y de que el realismo sobre las cosas, se apoya en un *realismo* sobre la *extensión*. Para el éxito del realismo, es necesario que el Lugar sea fijado de antemano. Así el *Lugar* aparece como la *primera cualidad existencial*, cualidad por la que todo estudio debe empezar y acabar”.

G. Bachelard ⁶

1. Marco conceptual

El presente trabajo se apoya en el estado de avance de un Proyecto de Investigación en Arquitectura: *SITUACIONES INTERSTICIALES BAJO AUTOPISTAS EN ÁREAS URBANAS CONSOLIDADAS: GENERACIÓN DE PAUTAS⁷ Y ESTRATEGIAS⁸ CONDUCENTES A UNA FORMULACIÓN SISTEMATIZADA DE PATRONES⁹ TIPOLÓGICOS*. En dicho Proyecto, el *espacio intersticial* es considerado *información ineludible* al encarar operaciones sobre áreas urbanas en correlato con flujos de movilidad autopistas, debido a que como marca una hipótesis previamente validada “*la Autopista es generadora sistemática de situaciones intersticiales que se intensifican, diversifican y complejizan en los tramos de entrada-salida de las áreas urbanas consolidadas*”¹⁰.

“...se intensifican...”

Es evidente que bajo la linealidad de la Autopista, se da una secuencia *continua, ininterrumpida y concentrada* de lo que se cataloga desde esta investigación como *situación intersticial* - comparativamente con tales situaciones en un tejido urbano no atravesado por autopistas -

⁴Beca de Iniciación, SeCyT - UNLP. GLOBALIZACIÓN Y ENTROPÍA URBANA: HACIA UNA NUEVA LECTURA E INTERPRETACIÓN DEL INTERSTICIO. Becario F. Fariña – V. Schaposnik. 2004 –2006.

⁵ En ellas cumple rol definitorio la “*dimensión vertical de una situación intersticial*”.

⁶ Bachelard, Gastón. *La experiencia del espacio en la física actual*, París; ALCÁN-1ra Edición, 1966.

⁷ PAUTA: instrumento o norma que sirve para gobernarse en la ejecución de una cosa.

⁸ ESTRATEGIA: arte, traza para dirigir un asunto.

⁹ PATRONES: dechado (muestra que se tiene presente para imitar) que sirve de muestra para sacar otra cosa igual.

¹⁰ PROYECTO PRECEDENTE ESTUDIO DE SITUACIONES INTERSTICIALES EN AREAS URBANAS CONSOLIDADAS, PRODUCTO DE LA SUPERPOSICIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD AUTOPISTA SOBRE EL TERRITORIO

“...diversifican y complejizan...”

Es evidente también, que, si bien se evalúan situaciones cuyos usos-programas no difieren en mucho de los propios del sector de pertenencia por el que pasa la Autopista, domina el conflicto entre situación y función de uso; no ocurriendo lo mismo cuando el uso tiene una pertenencia al tejido urbano de la ciudad. Es que la Autopista deja en su abajo, una suerte de confusión entre lo público y lo privado, que sumada a la incidencia de estructura de soporte y plano superior límite, producen siempre indefiniciones y/o conflictos.

El conflicto entre situación y función de uso deviene del *proceso de expansión urbana*, las ciudades ocupan territorios significados y recortados político-institucionalmente. Uno de ellos se corresponde con la división más pequeña de la organización estatal, como es el gobierno municipal, llegando a unir asentamientos originados en diferentes niveles gubernamentales, vinculados por Autopistas.

“...en los tramos de entrada-salida de las áreas urbanas consolidadas”

Obviamente, la Autopista corta y secciona siempre: a *nivel* y *sobre nivel*; pero es cierto que cuando se sobreeleva deja esos vacíos inferiores vacantes y remanentes -pautados rígida y rigurosamente por su propio sistema estructural-, y proclives desde la indefinición espacial generada, a fomentar una APROPIACIÓN prevista a veces, no prevista aunque “tolerada”, otras.

Indefinición espacial sustentada por los procesos económicos y sociales que generan la inserción en un área urbana de sectores informales, con conflictos por el tipo y alcance de la intervención de las distintas instancias estatales en cada cuestión, la superposición o fragmentación jurisdiccional, la lógica de la acumulación político-partidaria o la falta de institucionalización de alguna forma de gestión metropolitana.

2. Objetivos

La *planificación previa* de los *intersticios bajo autopista* -apoyada en la presente investigación-, se confirma como necesaria desde una potencialidad espacial latente y mal aprovechada, así como desde la anarquía evidente que los distintos usos-programas encontrados en ellos demuestra: aporte a un *todo indisoluble* -AUTOPISTA-FLUJO VEHICULAR- cuyos remanentes del *abajo*, al sobreelevarse, *nunca han entrado como variables a resolver por parte de los planificadores*.

Planificación previa, es el tema al finalmente conduce este estudio: fijar *Pautas y Estrategias* que deriven en *Patrones Tipológicos*, frente a los que finalmente puedan hacerse las *recomendaciones* reguladoras de una racional y consciente *Intervención* en el *Bajo-Autopista*, volviendo positiva la potencialidad de un espacio albergante disponible y remanente. Este es el futuro de la investigación actual.

3. Metodología

Una investigación antecedente, encaró la problemática de la *intersticialidad* entendida ésta como *diferencia*¹¹ entre una *entidad territorial*¹² anterior y otra nueva *superpuesta* -redundante en hibridación material o funcional de respectivas condiciones originales-, sentando un *corpus de inferencias* emergente de la aplicación de una *Herramienta Intersticio*¹³ a situaciones intersticiales “*bajo autopista*”¹⁴ en un

¹¹ Se toma por diferencia en este caso a la porción no común, residual, resultante de la superposición de dos cosas que ocupan una misma ubicación espacial.

¹² Entidad territorial: del latín territorium: *pedazo de tierra que pertenece a*. Entendiendo que esa pertenencia supone una cierta forma de apropiación, una determinada función o conjunto de funciones, al *cambiar* por alguna razón *ese alguien* a quien pertenece el *pedazo de tierra*, también cambia la forma en que el espacio es apropiado. Cualquier entidad territorial supone la presencia indisoluble del hombre, y la impronta que sus funciones producen, por lo tanto, asume componentes materiales y fenomenológicos.

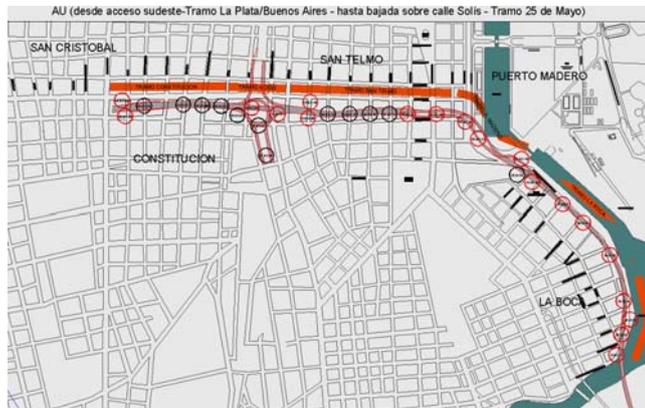
¹³ *HInt*(lectura e interpretación sistémica¹³ atendiendo a la complejidad del tejido urbano y la superposición de estratos físicos y fenomenológicos).

(desarrollo de la Beca de Iniciación, SeCyT - UNLP. GLOBALIZACIÓN Y ENTROPÍA URBANA: HACIA UNA NUEVA LECTURA E INTERPRETACIÓN DEL INTERSTICIO. Becario F. Farina – V. Schaposnik. 2004 –2006.

¹⁴ En ellas cumple rol definitorio la “*dimensión vertical de una situación intersticial*”.

recorte de la Región Metropolitana Buenos Aires, Argentina¹⁵ (ver Figura 1). Dicha Herramienta, manifiesta la complejidad de las muestras de tejido urbano, a través de la *superposición* de estratos *físicos* y *fenomenológicos*, trabajando con un espectro de parámetros característicos del espacio intersticial.

Figura 1. Predeterminación de casos. Casos relevados



La información emergente apeló como sistema de registro a *matrices de datos* vinculadas a una *graficación diagramática*, en la que se evidencian digitalmente en *mapas* las variables relevadas para su posterior análisis (ver Figura 2). Cada variable se registra a través de una capa diferenciada (*mapas bidimensionales*); interfaz gráfica y recursos diagramáticos que a lo largo del trabajo de laboratorio se realimentan, fluctuando entre el uso de medios digitales tanto como de analógicos.

Figura 2. Mapas diagramáticos bidimensionales

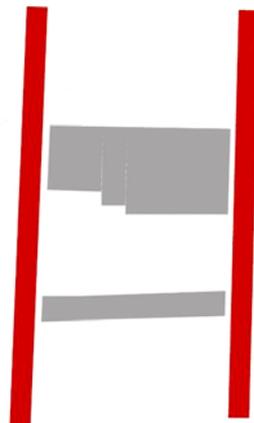
Variable CLAROS URBANOS – USO VIGENTE



Variable LIMITES



Variable APROPIACION LEGAL PREVISTA – FLUJOS MOVILIDAD VEHICULAR



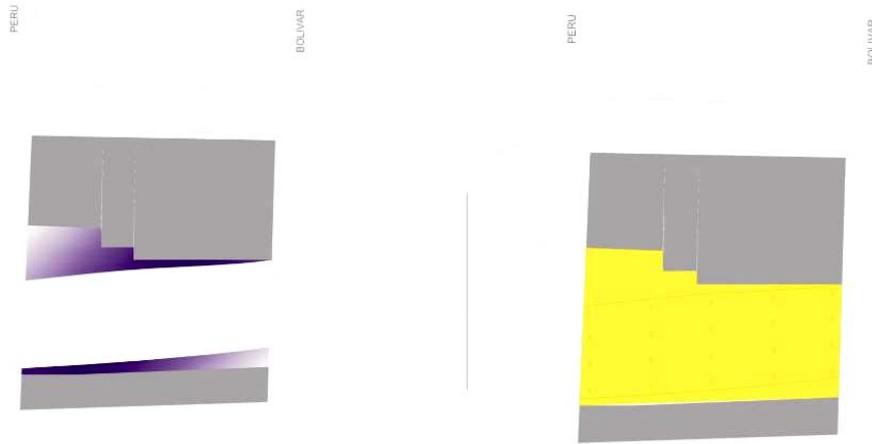
Variable APROPIACION LEGAL PREVISTA – FLUJOS MOVILIDAD PEATONAL



¹⁵ Región Metropolitana Buenos Aires: Caso Autopista, Tramos La Plata - Buenos Aires - 25 de Mayo, acceso sobreelevado.

Variable LATERALIDADES

Variable APROPIACION LEGAL PREVISTA – AREAS OCUPADAS CON MODIFICACIONES MATERIALES

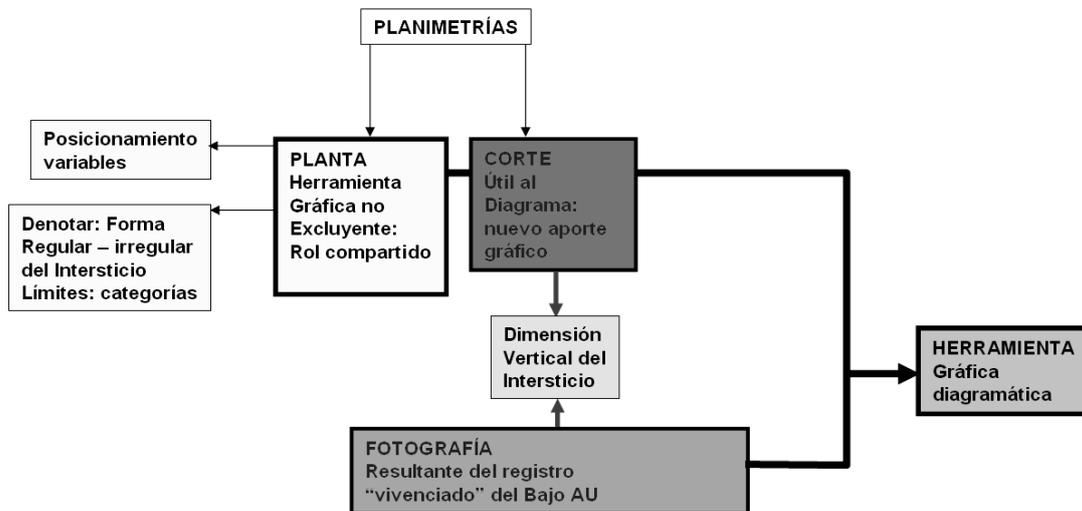


En este caso particular, por tratarse de las situaciones *bajo autopista*, la foto aérea -instrumento en sus orígenes considerado como *punto de partida* del trabajo de localización de variables encontradas-, no prestó la utilidad prevista, ya que la autopista *tapa y oculta* dichas situaciones en el abajo.

El *material fotográfico preliminar* manejado para el relevamiento y encuadre de cada situación intersticial, pasó a ser la base de *especulaciones digitales* representativas de las variables encontradas, enfrentándose entonces al desafío de buscar y encontrar nuevos caminos de fijación y muestra de los datos de interés.

De esta forma, la PLANTA -material fotográfico aéreo, cartográfico-, fue validada como instrumento gráfico útil a los efectos de ubicación de puntos-datos de interés, registro de variables, forma y límites -categorías- de los intersticios; pero no constituyó en sí el vehículo exclusivo a los fines de la herramienta diagramática: debió compartir protagonismo junto al CORTE (la *dimensión vertical* del intersticio incidiendo, la senda-techo AU tapando), que se volvió tan útil como la FOTOGRAFÍA VIVENCIADA, convirtiéndose entonces ambos en verdaderos instrumentos al diagrama -la importancia que cobró espacial y fenomenológicamente la *dimensión vertical* del intersticio, se sumó a la *relatividad* que pasó a tener la foto aérea a los fines del análisis- (ver Cuadro 3 - Figuras 4 y 5).

Cuadro 3. Relación de herramientas gráficas



Figuras 4 y 5. Validación del Corte como herramienta gráfica

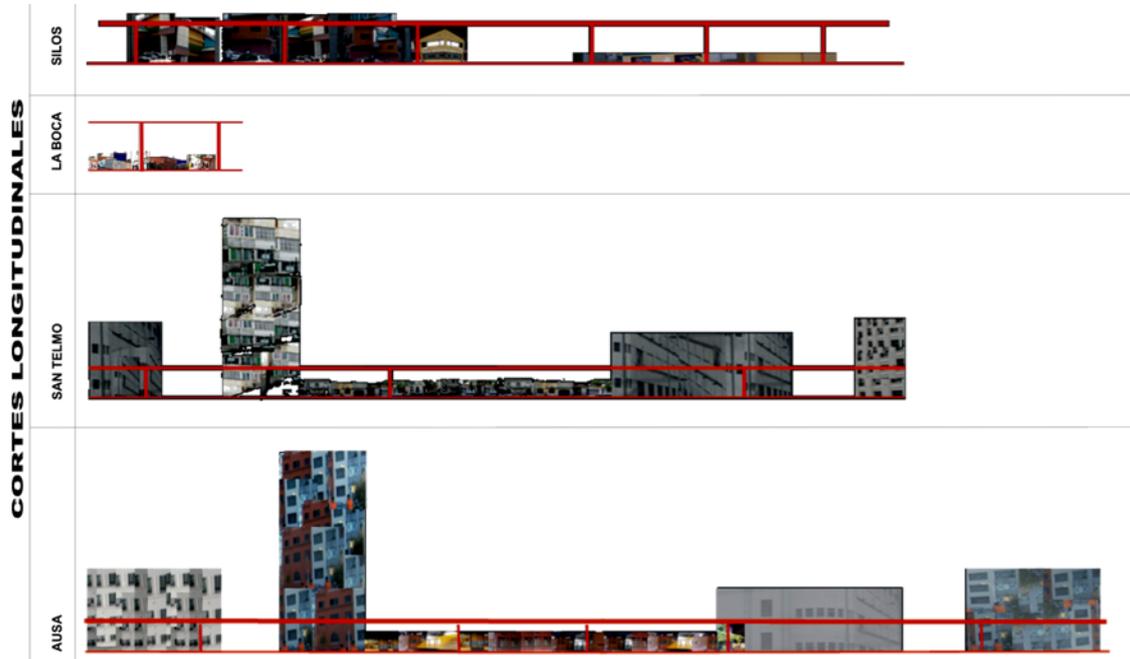
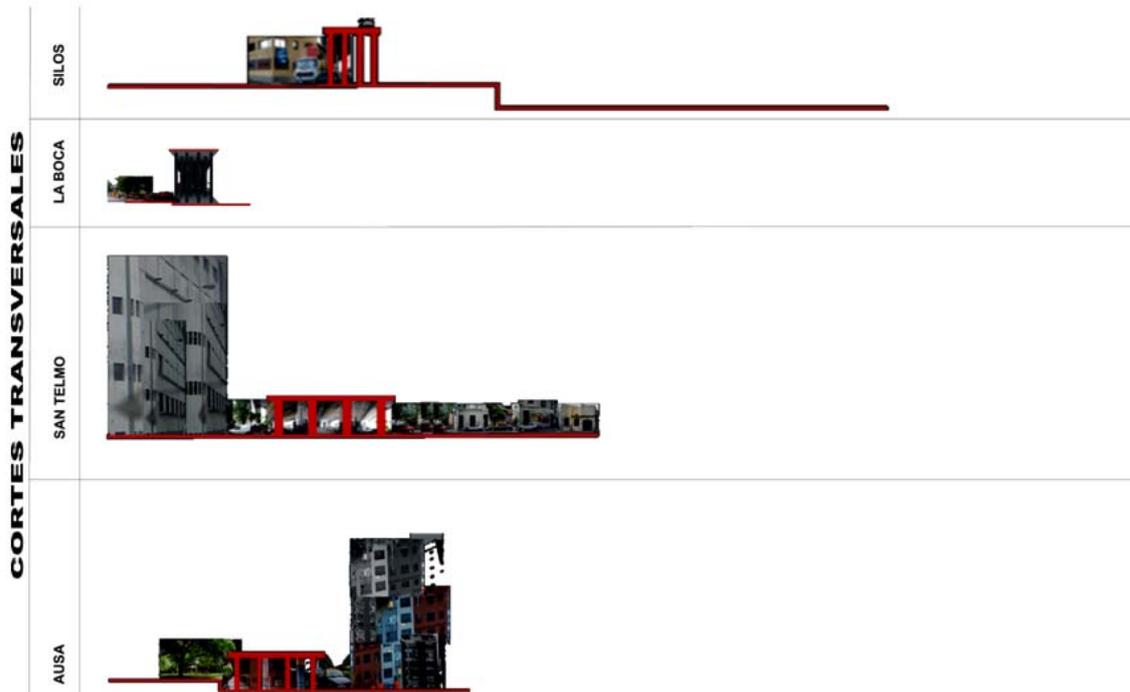


Figura 5.



El particular caso del *Nodo* distribuidor-organizador, fue causal en la toma de decisiones de representación diagramática.

Para comprender la complejidad espacial y fenomenológica del *Nodo*, se apeló a un viejo-nuevo recurso digital: el *corte perspectivado* y su ambientación *fotográfica*, generándose de esta manera verdaderas escenas digitales que permitieron el análisis de la situación compleja.

A partir de lo anterior, fueron rescatados y analizados específicamente los cortes de todos casos estudiados, para trabajar comparativamente a partir de los CORTES/ IMAGEN -como nueva herramienta diagramática incorporada- (Como se muestra en el cuadro 6 y Figuras 7 y 8).

Cuadro 6.

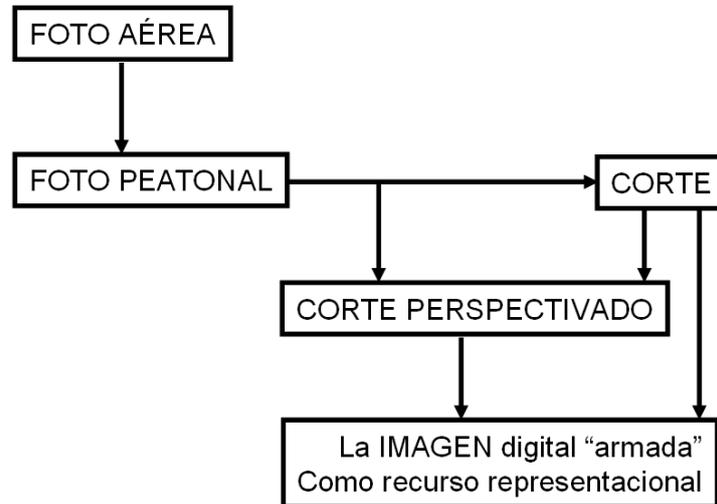
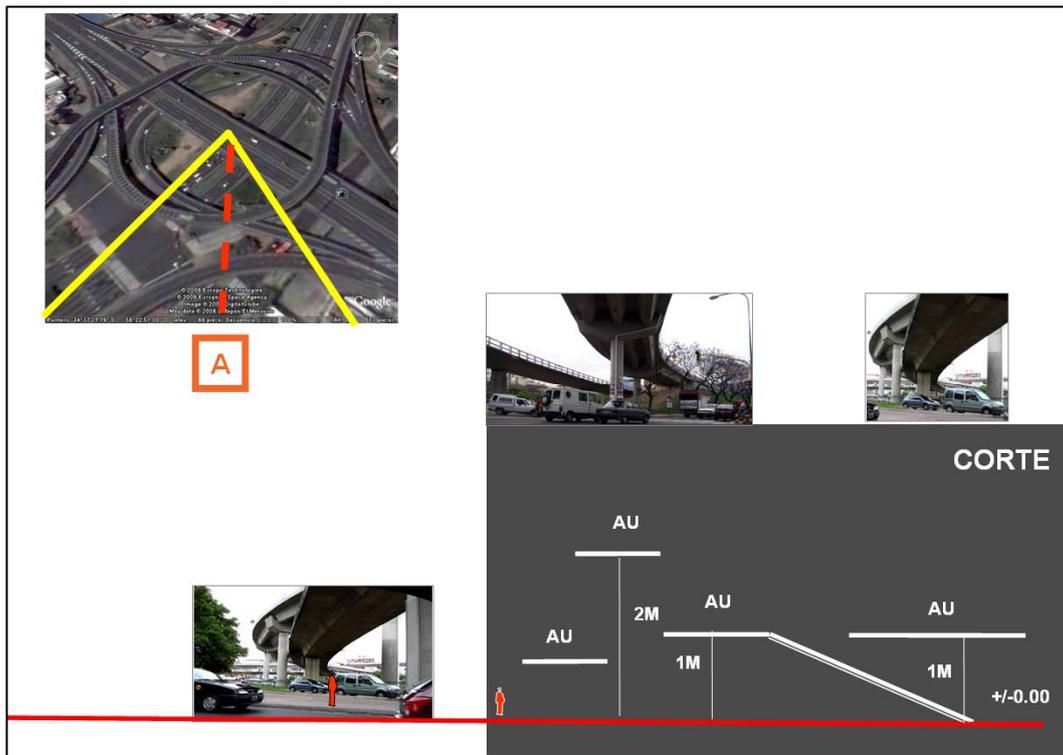
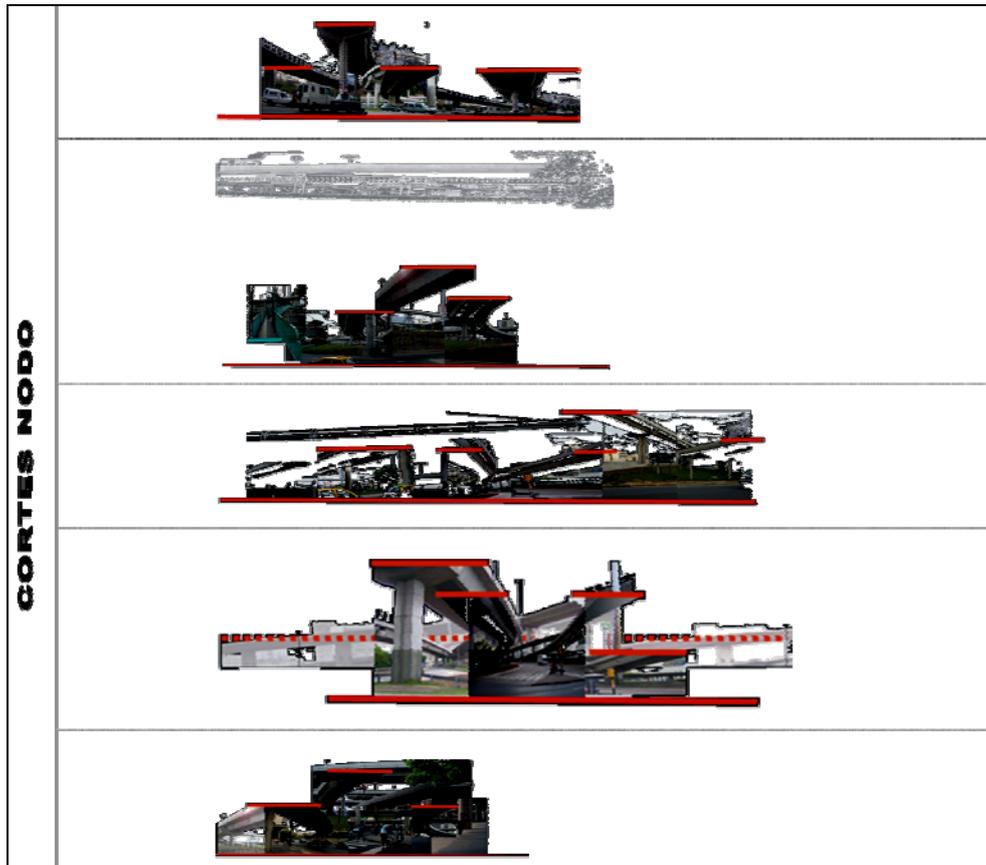


Figura 7. Caso Nodo: Camino representacional



El collage fotográfico superpuesto al corte, permite hacer brotar la apropiación -fenomenología-, en correlato con la complejidad espacial dada por las múltiples sendas.

Figura 8. Cuadro enumerativo Cortes Nodo



4. Conclusiones Generales

Tanto en una Prueba Piloto inicial como en el desarrollo extenso del estudio, se observó que cuando la Autopista pasa por áreas consolidadas, el Bajo Autopista consecuente tiende a regenerarse con las mismas reglas. No hay usos-programas muy diferentes a los del entorno; las situaciones no se vuelven más complejas sino que tienden a reproducir los patrones de ocupación de lo inmediato - bajo las condicionantes lógicas impuestas por la infraestructura Autopista: estructura de apoyo, modulación, alturas variables, linealidad recta y curva.

Cuando la situación en cambio, presenta un borde natural -sin definición urbanística-, se independiza de las reglas del entorno planificado, generando situaciones particulares. Como generalidad, no existe una ocupación del Bajo Autopista con criterios que surjan del estudio de las condiciones espaciales específicas propias; sí en cambio, un ignorar la ocupación y las condiciones aptas o no aptas para la vida humana que se presentan (luz-ruido-falta de condiciones de habitabilidad, entre otras) para los usos-apropiaciones allí verificados.

5. Conclusiones Finales

Al posicionar el caso general Autopista en ARGENTINA, PROVINCIA de BUENOS AIRES, CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES, y entender que se encararan ESPACIOS PÚBLICOS BAJO AUTOPISTA con programas emergentes de APROPIACIONES -previstas y no previstas, legales e ilegales, ocasionalmente con permisos Provinciales / Municipales de dudosas o desconocidas procedencias-; se toma conciencia de un origen situacional relacionado directamente con:

No planificación previa/ No accionares gubernamentales/ Abandono/ Degradación/ Pobreza Indefinición territorial de gestión / Indefinición recursos e instrumentos. La ausencia de planificación previa desarticula

las iniciativas de los actores públicos y privados para potenciar y dinamizar el desarrollo. Se suprime el ámbito de reflexión acerca de la calidad urbana esperada, en desmedro de la construcción de una propuesta colectiva legitimada social, política y técnicamente.

El accionar gubernamental para la resolución de los problemas de la inserción de las Autopistas en una ciudad requiere de una definición de *recursos e instrumentos* de gestión que otorguen las *condiciones de posibilidad* para las actuaciones sobre el abandono, la degradación y la pobreza. Los instrumentos se refieren a intervenciones globales o sectoriales capaces de incidir en las transformaciones estructurales; a las normativas de control que regulan indirectamente a los actores públicos y privados; así como a los mecanismos de gestión.

Los programas, pueden ser declarados aptos o no aptos, y son conducentes a futuras recomendaciones espaciales a la par que programáticas -*programas potenciales*-, las que basadas en este estudio, deben ser catalogadas de manera *sistémica* para una aplicación consciente y regulada. Los usos, como generadores de *programas actuales* y/ u orientados a propiciar *programas potenciales*. Se asume en estas conclusiones finales, parte de lo declarado en el desarrollo del Proyecto y sus conclusiones parciales:

5.1 Genéricas

El Flujo Autopista, *corta/secciona* a la CIUDAD al ingresar, atravesarla, salir. Aceptada su implantación y su descenso como hecho ya consumado en aras de la conectividad del territorio - lo cual no invalida una planificación a priori tomando en cuenta estos considerandos -, una vez que se asentó y pasa por la ciudad, la GENTE - el uso, es decir, la cuestión *fenomenológica* -, así como los DETERMINANTES ESPACIALES (modulación, estructura soporte, senda-techo), hacen que las apropiaciones surjan como combinatoria de:

- Lo que marca y *permite* la senda sobre elevada Autopista y su estructura portante;
- La particular situación -*carácter*- del SITIO por el que pasa: residencial - barrial - productivo - portuario - comercial - exclusivamente vehicular, organizador/ distribuidor nodal, etc.

El vertiginoso crecimiento de las ciudades que conlleva necesariamente este tipo de intervenciones, se da tanto en tamaño como en complejidad; crecimiento que no debe necesariamente vincularse con su expansión, siendo ésta el factor determinante del requerimiento de inserción de Autopistas. Sea cual fuere el ámbito de inserción, contexto y Autopista establecen un vínculo que -teñido hasta en algunos casos por la indiferencia-, nunca incita a "*pleitos*" urbanos verificables. Lo ilegal no transgrede lo legal; lo temporario se acomoda a lo permanente; lo espontáneo se adecua a lo programado; programa y usos predominantes no provocan desde este *status quo*, dificultades aparentes, en la dinámica del sitio.

5.2 Específicas

Los casos-muestras analizados -aplicación de la *Herramienta Intersticio*¹⁶/ *HInt AU*-; y sus conclusiones de diagnósticos individuales y comparados, conducen a contar con un *Sistema de Variables* -detectadas y analizadas- y de *Hipótesis* derivadas, que se constituyen en el punto de partida para generar *futuros diagnósticos* basados en el análisis crítico de dichos elementos antecedentes, desde un interés disciplinar -Arquitectura- que enfrenta específicamente la evaluación de las condiciones de habitabilidad de las situaciones intersticiales estudiadas y/o la determinación de casos pasibles de una optimización-reconfiguración de lo actual-, erradicación, o reprogramación de las mismas.

Ratificando lo planteado en la formulación del proyecto: "Más allá de la validación de la Hipótesis, generalizable hasta un punto, dado que *"las diferencias de desarrollo toman discutible la posibilidad de una definición simple o única para las ciudades de los países subdesarrollados... tanto las metrópolis*

¹⁶ *HInt* (desarrollo de la Beca de Iniciación, SeCyT - UNLP. GLOBALIZACIÓN Y ENTROPÍA URBANA: HACIA UNA NUEVA LECTURA E INTERPRETACIÓN DEL INTERSTICIO. Becario F. Farina - V. Schaposnik. 2004 -2006.

como los centros regionales ocultan una gran diversidad de caracteres como para que pueda englobárselos en una definición única...¹⁷, se pretende hacer un aporte original al tema.

Frente a lo enunciado, se hace necesario fijar *conceptos estructurantes* que hagan al encuadre específico de un accionar planificado en los bajo-autopistas, con el objetivo de poder generar *Patrones Tipológicos* y una *Serie Tipológica*. Las combinaciones de configuraciones espaciales pueden denominarse *patrones territoriales*, que responderán desde su estructura específica a pautas derivadas de su existencia y su dinámica en el territorio.

Esto porque un *Patrón* es una *solución* a un problema de *diseño*¹⁸.

Una solución podrá ser considerada un *patrón* si responde a ciertas características:

- debe haber comprobado su efectividad resolviendo problemas similares en *ocasiones anteriores*;
- debe ser reusable, lo que significa que es aplicable a diferentes problemas de diseño en *distintas circunstancias*.

Un patrón define una posible solución correcta para un problema de diseño dentro de un contexto dado, describiendo las *cualidades invariantes* de todas las soluciones.

En cuanto a *Patrón Tipológico* y el tema de la Tipología en Arquitectura, Rafael Moneo¹⁹ explica que el conocimiento *intenta alejarse del caos*. En esta búsqueda se afilia inconscientemente con el *orden*. Es aquí, en su afán de orden, donde surge la *tipología*. Cada cosa en su lugar; intento de construir relaciones, asignando a las cosas un tipo; catalogándolo para hacerlo reconocible.

Y el conocimiento del tipo no es el comienzo; no es el momento inicial; existe un paso previo; antes de todo hay un acto que es el conocimiento del objeto *libre de toda tipificación*: éste es el punto *en que se encuentra el conocimiento de las situaciones intersticiales del bajo-autopista a partir del proyecto de investigación precedente*. A partir del estudio, comprensión de los casos-situaciones, es que se pretende y considera posible *tipificar conscientemente*. Hay en la tipificación un conocimiento previo al manifiesto de la razón en su acto selectivo-analítico.

Superada la instancia de la tipificación, es donde comienza el conocimiento y el acto de diseño: serán los PROYECTOS propuestos. El simple acto de reconocer las tipologías, de darles origen, de descartar, de seleccionar entre varias opciones y agrupar en forma consciente, da cuenta de un acto de conocimiento.

El criterio tipológico como criterio de clasificación, asume naturalmente tanta más importancia en este caso, porque frente a lo vasto y distinto de los fenómenos encontrados, el concepto de *tipo*, puede entenderse en el origen mismo de la temática encarada, unificando y planteando un marco general del cual se desprenden variaciones sobre el mismo. Así pasará a ser considerado presidiendo como concepto origen *-madre-*, frente a aquellos casos-Tipos que pasan a constituir una *Serie* en la que por un lado los Tipos comparten *Invariantes* y por el otro plantean *Variantes*. De ahí emana el concepto de *Serie Tipológica*; obedeciendo este proyecto en particular a este caso, interpretable como el armado de una *Serie Tipológica* a partir de la *Tipología Madre Autopista-Bajo Autopista*.

Se trata aquí, del diseño arquitectónico que se valdrá del instrumento *Tipo - Serie Tipológica*, para aportar a un todo *-autopista-flujo vehicular-*, cuyos remanentes del abajo, al sobreelevarse la senda, nunca han entrado como variables a resolver en la planificación previa. El trabajo propuesto por este Proyecto de Investigación, justamente se aboca a tipificar estos casos bajo-autopista basándose en las investigaciones realizadas sobre el concepto de Tipo²⁰ donde se declara que para la determinación del Tipo se eliminan los caracteres específicos de los casos singulares, conservando solamente los

¹⁷ SANTOS, Milton - METAMORFOSIS DEL ESPACIO HABITADO - Edit. HUCITEC - 1996

¹⁸ Diseño: del latín *de - signum* . señal. Traza, delineación de un edificio. Definición del Diccionario Espasa Calpe Editora - 2da Edición - Argentina - Buenos Aires - México - 1945.

¹⁹ (Oppositions, New York, 1978),

²⁰ Proyecto de Investigación para la Docencia : Comunicación en Arquitectura - Lectura del Espacio Arquitectónico. Parte 3: EL PARENTESCO DE LAS FORMAS - Introducción a la Tipología - Director Arq. V. Schaposnik-Evaluación externa - Instituto de Estudios del Hábitat - Facultad de Arquitectura y Urbanismo - UNLP/ 1990-1999.

elementos que aparecen en todas las unidades de una serie. El Tipo se configura así, como un esquema deducido mediante un proceso de *reducción* de un conjunto de *Variantes* –formales y fenomenológicas-, a un esquema base común: las *Invariantes* a encontrar, deducidas del análisis-diagnóstico de casos-muestras analizados. El Tipo será aceptado como una premisa; como resultado de una indagatoria preliminar -la del actual proyecto-, sustentada a su vez en la investigación antecedente; pero como meta intermedia a alcanzar, no tiene carácter normativo o prescriptivo, sino *auxilia*²¹.

Es la intención de esta etapa del Proyecto, demostrarse y demostrar que es posible generar *Patrones Tipológicos* con puntos básicos generalizables, más allá de considerar que *“la obra de arquitectura no puede ser considerada como un hecho único y aislado, singular e irrepetible. Su vida se propaga y se hace presente en otras obras; por lo tanto, si la obra permite reconocer su unitariedad y al mismo tiempo sus características comunes con otras, el concepto de tipo, tendrá valor”*²².

5.3 Generalizables...

Por incidencia en la situación urbana encarada, se volvió necesario encuadrar lo que se cataloga como **CONDICIONANTES PREVIOS**, en su doble carácter: *Espacial y Fenomenológico*. Desde el encuadre de **CONDICIONANTES PREVIOS**, los datos incidentes aluden a una **PERTENENCIA PAÍS**, en este caso 3er Mundo; a una **PERTENENCIA CIUDAD**, categoría dentro del contexto sudamericano de pertenencia: ciudad Cabecera MERCOSUR.

En cuanto a la **APROPIACIÓN**, se entiende que condicionantes políticos - económicos - sociales - culturales -tales como pobreza, accionares gubernamentales urbanos, migración-inmigración, etc.-, generan y/o fomentan **APROPIACIONES** basadas en programas actuales y vigentes tales como Estacionamiento - Escuelas - Deporte - Cultura - Organismos Públicos y Privados -aptos y no aptos-, y en particular un tema: *Hábitat privado/ pobreza* (encuadrable claramente como *apropiación no prevista*), sin tomar en cuenta *condiciones de habitabilidad y aptitud para el sitio*.

(Tal lo declarado, los usos se asumen como generadores de *Programas actuales* y orientan a propiciar *Programas potenciales*).

6. Migrar al intersticio en tiempos de globalización: Contexto local... pero global

CONTEXTO: cum – texere, tejer, *“unión de cosas que se enlazan y entretrejen”*, tejido de pertenencia. El territorio leído como el *lugar* del hombre que al habitar *en* territorializa; desde su definición-interpretación... *“la porción que pertenece a...”*²³, sus escalas, y el correlato con el concepto de *pertenencia*, que lo vuelve cama, cuarto, casa, calle, barrio, ciudad... gente y *apropiación*.

Desde nosotros, arquitectos, la necesidad imperiosa de enfrentar la problemática de ese *lugar*, que Hegel definió como *tiempo depositado en el espacio*²⁴, lo cual interesa, según Joseph Muntañola Thornberg²⁵, para comprender la medida de las diferencias entre una *apropiación del espacio* y una *apropiación del lugar*. Todo ello, referido a un *territorio contemporáneo*, temporalidad y adjetivación que insisten en el carácter fenomenológico con que se entiende debe encararse una realidad presente:

- *Lugar contemporáneo*
- *Ciudad contemporánea*

²¹ La obra de arquitectura puede ser considerada por un lado como algo que tiene su propia entidad (caracterizada por su singularidad) y desde ese punto de vista es inclasificable, por el otro, la obra de arquitectura puede equipararse a los objetos reproducibles, caracterizados por una serie de atributos generales. Desde tales términos, sí se puede decir que la esencia del objeto arquitectónico, se encuentra en su repetibilidad (entendidas la primera cabaña y/o la primera casa de piedra, asimilables a la fabricación de una cesta o un cacharro) - Op. Cit.

²² Proyecto de Investigación para la Docencia : Comunicación en Arquitectura - Lectura del Espacio Arquitectónico. Parte 3: EL PARENTESCO DE LAS FORMAS - Introducción a la Tipología - Director Arq. V. Schaposnik-Evaluación externa – Instituto de Estudios del Hábitat - Facultad de Arquitectura y Urbanismo – UNLP/ 1990-1991

²³ Territorio: definición del Diccionario Espasa Calpe Editora – 2da Edición – Argentina – Buenos Aires – México - 1945

²⁴ HEGEL, George William Frederik- “Phylosophy of Nature”, George Allen, Londres, 1970

²⁵ MUNTAÑOLA THORNBERG, Joseph – LA ARQUITECTURA COMO LUGAR – Editorial Gustavo Gili, S. A. , Barcelona - 1974

- *Territorio contemporáneo*

Construcciones colectivas en el tiempo, leídas hoy; espacios habitados actuales: *simultaneidad temporal* espacio - hombre/ sociedad.

... *pero GLOBAL:*

Es que la Globalización, nos afecta como humanos *antes que y además que* como Arquitectos.

Desde un análisis crítico de este desaprensivo sistema mundial, y catalogada como proceso que desde la desigualdad y exclusión resulta afectante para una significativa parte de la humanidad, se vuelve necesario enfocar disciplinadamente, cuestiones específicas *inherentes a ciudades y territorios*, campo de acción de la Arquitectura. Con esto se concatena todo lo anterior.

En el territorio el proceso de globalización se ha facilitado por el perfeccionamiento tecnológico de los medios de comunicación, la informática y la digitalización, que han favorecido la intangibilidad de las transacciones, pero sigue siendo necesario para su organización, operación y desarrollo, contar con las grandes concentraciones de infraestructura presentes en las grandes ciudades.

Migración, inmigración, exclusión, informalidad.

Migrar para sobrevivir en el mundo. "... *las migraciones son diferentes de las inmigraciones: los inmigrados... aceptan en gran parte las costumbres del país al que emigran*²⁶". ¿Y los migrantes, irrefrenables en las fronteras...? "*¿es posible distinguir inmigración de migración cuando el planeta se está convirtiendo en territorio de desplazamientos entrecruzados*²⁷?"

Los humano-migrantes son arrancados de su tejido de pertenencia.

Dos condiciones les son inherentes, *exclusión e informalidad*; proceso social que implica desempleo, trabajo descalificado, pobreza, ilegalidad.

Néstor Restivo, periodista, plantea la histórica existencia de *paredes de segregación o protección:*

La antigua gran muralla china...

La que ordenó Adriano para proteger el límite británico del imperio Romano...

*Las casas del señor feudal y los burgos medievales amurallados...*²⁸

Y a su vez nos alerta, respecto de "*la falacia referente a un supuesto cierre de un ciclo histórico en 1989 al caer el Muro de Berlín*", cuando crecen casi naturalmente, como si la "Tierra" hubiera sido regada para tal fin... ¿o tal vez una humanidad *globalizada y desterritorializada*...?

Los "*nuevos muros*" llamados a provocar más oprobio, y muchísimas más muertes. Las migraciones consecuencia directa de la falta de trabajo, el hambre y la pobreza, pasan así a ser uno de los temas cruciales de este nuevo siglo, como ya se preveía en los fines del anterior.

El entre invisible, el entre visible.

Excluir implica retirar, cambiar algo de lugar; algo que en algún momento estaba *en*, que pertenecía *a*, y ahora está *afuera*, ya no pertenece. Los humano-migrantes son excluidos, dejan de pertenecer.

Según los conceptos de *centro o concentración urbana*, la exclusión puede ser entendida conceptualmente como un mecanismo centrífugo que expulsa lo que ya no pertenece; aleja del centro hacia ubicaciones más extrañas y lejanas, en donde resulte ausente o invisible; ubicaciones que serían sin duda las periferias.

Pero si dejamos de pensar a la ciudad en términos de centros; entendiendo al territorio como masa intrincada de múltiples niveles e intensidades de apropiación, debiera aparecer una *nueva dimensión* o destino para lo excluido, no necesariamente periférico, lejano o exterior. Aquí es donde se vuelve

²⁶ ECO, Humberto. "Cinco escritos morales" -Traduc. Helena Lozano Miralles – Editorial Lumen – Barcelona 1998

²⁷ Eco, op cit.

²⁸ Diario Clarín - EL MUNDO - Domingo 9 de Abril de 2006 - UNA TENDENCIA DE PROTECCION Y SEGREGACION A LO LARGO Y ANCHO DEL MUNDO - Los muros de la globalización ya dividen a veintisiete países - Néstor Restivo

importante entender el rol del *espacio intersticial*: el *entre*. Desde una mirada más general, *inter (entre) – sistere (poner): espacio por lo común pequeño que media entre dos cuerpos*²⁹; según la investigación referente “...efecto de la diferencia entre una entidad territorial anterior (*caduca u obsoleta*) y otra nueva que se le *superpone*”³⁰.

El espacio intersticial reemplaza el *afuera*, incorporando al *entre* como nueva dimensión receptora de lo excluido. Ya no es necesariamente periférica, ni lejana, ni invisible; por el contrario, está muy presente, complejamente intrincada en los antiguos centros y/o periferias³¹. El espacio intersticial es el *destino de lo excluido* que ahora *coexiste con lo incluido*. El humano-migrante está predestinado a una condición urbana: *habitar intersticios, ser puesto*, quedar inmerso en *el entre que*, en tiempos de globalización - medios de comunicación/ difusión mediante- acusa una visibilidad excelsa: por caso las situaciones intersticiales en los bajo-autopista.

Contexto local: Tercer Mundo, Latinoamérica.

Investigaciones precedentes³² (*¿la Arquitectura Herramienta de la globalización?*), enmarcadas en el Tercer Mundo Latinoamericano, especularon sobre una base territorial –países sudamericanos vinculados por acuerdos básicamente económicos-, conduciendo a focalizar en el territorio -concentraciones urbanas- el tema particular de los *bordes*, conceptualmente entendidos como *límite, extremo, orilla* - espacial y social-: encare de la problemática del espacio intersticial en lo *local*.

Sustentado en lo anterior, es que se trata penetrar en el sustrato del problema *que rebasa el caso específico de los intersticios bajo las autopistas* y debe ser leído en correlato con la totalidad de lo expresado. El ineludible vínculo entre el *desarrollo urbano* y la *movilidad*, deberá contar con instrumentos propios que contemplen estos espacios, no como remanente de una intervención, sino de manera sostenible, desde una operatoria de índole arquitectónico-urbana que sea compatible con la preservación y mejora del medioambiente natural y urbano; contribuyendo por las actividades que induce, directa e indirectamente en la formación de capital social.

Bibliografía

- E2 groupe.** E2 – *Exploring the urban condition*. Paris; Actar, 2003.
Gandelsonas, Mario. *Exurbanismo*. Buenos Aires; Infinito, 2007.
Koolhaas, Rem - **Boeri,** Stefano - **Kwinter,** Sanford - **Tazi,** Nadia - **Ulrich Obrist,** Hans. *Mutations*. Barcelona; Actar 2000.
Laurent, Jullier. *La Imagen Digital. De la Tecnología a la Estética*. Buenos Aires; La Marca Editora, 2003.
Rofman, Alejandro. *Desarrollo regional y exclusión social. Transformaciones y crisis en la Argentina contemporánea*. Buenos Aires; Amorrortu, 2000.
Santos, Milton. *La Naturaleza del Espacio*. Barcelona; Ariel, 2000.

²⁹ Intersticio, definición del Diccionario Espasa Calpe Editora – 2da Edición – Argentina – Buenos Aires – México - 1945

³⁰ FARIÑA, Fernando: “GLOBALIZACIÓN Y ENTROPÍA URBANA: HACIA UNA NUEVA LECTURA E INTERPRETACIÓN DEL INTERSTICIO.” Beca de Iniciación UNLP – Directora. Arq. V. Schaposnik.

³¹ París – Francia, 2005 - 2006: episodios urbanos en correlato con marginalidad, exclusión, segregación, situación intersticial.

³² “Efectos de la globalización en el Ambiente Construido” / “Globalización y Ambiente Construido. Aplicación de nuevos instrumentos de análisis para un diagnóstico regional. ‘Región La Plata – Berisso – Ensenada’ LAPLABE”. FAU-UNLP-Argentina – Directora V. Schaposnik.