Debajo del puente. Introducción a los secretos de lo genérico para producir condiciones urbanas deseables

Iago Carro Patiño

Ergosfera

Grupo de investigación Galicia Cidade e Territorio (GCeT)
Departamento de Proyectos Arquitectónicos y Urbanismo
Universidad de A Coruña

iagocarro@ergosfera.org

Resumen:

Los viaductos urbanos producen un tipo de espacio, o más bien, una condición, la de debajo del puente, que aún siendo genérica y manteniéndose al margen del proyecto arquitectónico, es capaz de acoger usos ciudadanos espontáneos, minoritarios, no convencionales y, en ocasiones, hasta ultra-necesarios (de último recurso vital), llegando a generar memes colectivos alrededor de lo que en ellos sucede o de situaciones como acabar debajo de un puente.

A partir de esta hipótesis, se entiende que un análisis pormenorizado de su casuística, muy pocas veces estudiada desde la arquitectura o el urbanismo, puede ofrecer resultados de interés en cuanto a la creación de nuevas herramientas de proyecto capaces de reproducir sus efectos técnicamente positivos para la vida urbana, es decir, que se trata de elementos cuya singularidad posibilita el análisis de las cualidades de lo genérico como una más de las realidades urbanas deseables.

Tras una recopilación inicial de casos de estudio a nivel global, en la que únicamente se describieron los usos que acogen estas cosas urbanas, en este documento se reflexionará específicamente sobre algunos de los componentes de la máquina debajo del puente; sobre los temas a través de los cuales no sólo analizaremos sus cualidades, sino que veremos cómo los viaductos se llegan a convertir en un medio muy útil para hablar de la ciudad, de su condición y de los procesos de transformación en los que está inmersa actualmente. Unos temas muy heterogéneos que van desde las cualidades de lo infraestructural como arquitectura no arquitectónica, o la espacialidad disciplinarmente difusa entre la arquitectura y el urbanismo, hasta la condición de diferencia (local) y repetición (global), la dualidad límite-esquina, el vacío rellenable que implican, la relevancia de la cubierta urbana como parte de la ciudad doméstica, la cuestión de los acabados inacabados, las singularidades formales (arquitectura radical), o las consecuencias de la inexistencia de una función (estancial) reconocible, de la diferencia legal-catastral (alejamiento de la titularidad), o de la diversidad en el grado de accesibilidad que los caracteriza.

Este trabajo es una búsqueda de los secretos de lo genérico-y-al-margen-del-proyecto-arquitectónico para producir urbanidades deseables por las sociedades actuales; además de una apuesta por superar algunas de las limitaciones del pensamiento arquitectónico a la hora de generar condiciones urbanas radicales (e independientes, al menos en sus efectos, de las lógicas vitales asumibles por el estado y el mercado).

Palabras clave: debajo del puente, viaductos urbanos, espacio genérico, no-arquitectónico, dispositivos inacabados

Under the bridge. Introduction to the secrets of the generic to produce desirable urban conditions

Abstract:

Urban viaducts produce a type of space, or rather, a condition, under the bridge, which still being generic and staying outside of the architectural project, is able to accommodate spontaneous, minority, unconventional and, in sometimes, ultra-needed (last lifeline) citizen uses, reaching to generate collective memes about what happens in them or situations as ending under a bridge.

From this hypothesis, it is understood that a detailed analysis of their casuistry, rarely studied from architecture and urban planning, can provide interesting results regarding the creation of new project tools able to reproduce their technically positive effects for urban life, ie, that they are elements whose uniqueness enables the analysis of the qualities of the generic as one more of the desirable urban realities.

After an initial compilation of worlwide case studies, in which only were described the uses that host these urban things, this document will reflect specifically on some of the components of the machine under the bridge; on the issues through which not only analyze their qualities, but we'll see how the viaducts become a very useful way to talk about the city, its condition and the transformation processes in which it is immersed today. Very heterogeneous topics ranging from the qualities of the infrastructural as architecture not architectonic, or diffuse disciplinarily spatiality between architecture and urbanism, to the condition of difference (local) and repetition (global), the boundary-corner duality, the void refillable involving, the relevance of urban cover as part of the domestic city, the issue of unfinished finishes, the formal singularities (radical architecture), or the consequences of the absence of a (living) recognizable function, the legal-cadastral difference (remoteness of ownership), or the diversity in the degree of accessibility that characterizes them.

This work is a search of the secrets of the generic-and-quite-apart-from-the-architectural-project to produce desirable urbanities for current societies; as well as a commitment to overcome some of the limitations of architectural thought at the time of generating radical urban conditions (and independent, at least in its effects, of the vital logics assumable by the state and the market).

Key words: under the bridge, urban viaduct, generic space, non-architectural, unfinished devices

1. Introducción

"La ciudad contemporánea no es más fea cada día: es cada día más rica" (Manuel de Solá-Morales, 2006).

El interés por los viaductos urbanos, y más concretamente, por los espacios *debajo del puente*, proviene de la constatación de que se trata de una tipología urbana que, aun siendo genérica y estando al margen del proyecto arquitectónico, es capaz de acoger una enorme cantidad de usos y transformaciones.

El trabajo de investigación en el que se basa esta hipótesis consistió en la búsqueda y recopilación de casos de estudio en los que los *debajo del puente* acogiesen algún tipo de actividad urbana estancial. El ámbito de estudio fue todo el mundo, a través de bibliografía e información digital, y el área metropolitana de A Coruña, a través de trabajo de campo.

Este documento en particular es la continuación de ese primer trabajo recopilatorio, cuyas conclusiones preliminares se refieren básicamente a los diversos usos detectados, y su objetivo es comenzar la definición de las características de esta condición urbana milenaria: la de *debajo del puente*.

Aunque las bases teóricas en las que se basa este trabajo no son el objeto de este documento específico, sí se considera necesario enumerar algunos de los conceptos básicos que guían la investigación, como *In-between* (Aldo van Eyck), *Nothingness* (Rem Koolhaas, 1985), *Zona Temporalmente Autónoma* (Hakim Bey, 1991), *No-lugar* (Marc Augé, 1992), *Ciudad Genérica* (Rem Koolhaas, 1994), *Terrain Vague* (Ignasi de Solá-Morales, 1995 y Luc Lévesque, 2002), *Post-it Cities* (Giovanni la Varra, 2001 y Martí Peran, 2008), *Tercer Paisaje* y *Espacios Indecisos* (Gilles Clément, 2004), *Urbanidad Material* y *Cosas Urbanas* (Manuel de Solá-Morales, 2005 y 2006) o *Dispositivos Inacabados* (Margarita Padilla y Amador Fernández-Savater, 2012).

Fig. 1 - Parque de Mountain Bike bajo la autopista Interestatal 5 a su paso por Seattle (EE.UU.).

2. Usos y disfrutes *debajo del puente*

Como decíamos, este trabajo se basa en la hipótesis de que los *debajo del puente* están aportando valores singulares y relevantes a lo urbano, básicamente porque en ellos se producen una serie de usos diferenciales así como usos convencionales en espacios diferenciales.

Esta cuestión de los usos del *debajo del puente* tiene interés desde tres perspectivas:
- La diversidad de usos diferentes que son capaces de acoger: el uso como programa.
- El hecho de que estos usos pueden ser proyectados o espontáneos, lo que implica que actividades sin espacio en la ciudad formal pueden tener lugar en estos espacios: el uso informal.
- La capacidad para acoger diferentes formas o intensidades de arquitectura (a mayores de la infraestructural) asociadas a esos usos: el uso como arquitectura.

2.1. El uso como programa

Los usos detectados hasta el momento en casos de estudio a nivel global son sorprendentemente múltiples. Se enumeran a continuación los principales:

- Vivienda: desde refugio autónomo para las personas sin otro hogar (Fig. 3), hasta las operaciones residenciales que se hibridan con la infraestructura, o los edificios preexistentes a los que de repente sobrevuela un viaducto generando urbanidades inconcebibles desde la disciplina (Fig. 4).

- Espacios públicos estanciales: desde pasar el tiempo sin más, hasta las prácticas deportivas de todo tipo (baloncesto, skate, BMX, patinaje, etc.) (Fig. 1), o los casos en los que los viaductos atraviesan playas generando espacios insólitos.

- Huertas: espacios de micro-producción agrícola y ocio, en los casos en los que los viaductos se sitúan en grandes áreas de protección vinculadas a lo infraestructural y sin ningún tipo de urbanización.

- Eventos colectivos: desde pequeñas reuniones o comidas familiares, hasta celebraciones religiosas (Fig. 2) o raves de música electrónica.

- Mercado: desde pequeñas y medianas actividades de venta informal, hasta los grandes mercados diarios o semanales.

- Soporte de “arte urbano”: desde el clásico impulso de “embellecimiento” derivado del sentimiento de culpa municipal, a través del arte urbano consensual y desconflictivizado -grafitis, instalaciones, etc.-, hasta la más absoluta autonomía del arte, principalmente en forma de grafiti.

- Aparcamiento: que puede ser formal (se trata de uno de los pocos programas que pueden aparecer ya en la fase de proyecto), o informal (un tipo de ocupación en el que participa la ciudadanía en general sin atender a cuestiones sociopolíticas).

- Otros: en los casos en los que la hibridación arquitectura-infraestructura es más contundente, también aparecen las actividades convencionales de la ciudad formal: hostelería, comercio, etc.

2.2. El uso informal

El interés por la condición de *debajo del puente* se explica por la cantidad de usos que acoge, que son múltiples como pocas tipologías arquitectónicas permiten, pero sobre todo, por la posibilidad de que estas prácticas sean formales o informales, un tipo de usos estos últimos que poco a poco han ido ganando relevancia en el debate sobre el hecho urbano: tanto esos usos espontáneos o irregulares, como su relación con unos tipos de espacios determinados (los *terrain vague*, los intersticios, los bordes, la no-ciudad, o los espacios abandonados, obsoletos, *in-between*, ambiguos, *indecisos*, etc.).

Las condiciones urbanas que producen los viaductos son capaces de acoger usos claramente diferenciales desde la perspectiva de la ciudad proyectada: desde su milenaria condición de refugio, hasta su función como plataforma de todo tipo de eventos autónomos y colectivos. Unos usos que comparten cierto grado de transgresión y que, aunque/como estos lugares no fueron pensados para ellos, están radicalmente marcados por lo que hay (ya sea para habitarlo directamente o para transformarlo).

A día de hoy, ya se han realizado numerosos acercamientos a la cuestión de la informalidad como expresión de libertad y autonomía (además de como explicitación de la precariedad y la injusticia social) en los territorios hiper-controlados de la *ciudad=mundo*. En este sentido, este trabajo partirá de dos conceptos en particular: las *Zonas Temporalmente Autónomas* (Hakim Bey, 1991) y las *Post-it Cities* (Giovanni la Varra, 2001 y Martí Peran, 2008).

Desde esta perspectiva, los *debajo del puente* son básicamente una especie de fisuras en lo urbano donde aumentan sensiblemente las posibilidades de emergencia de lo refugiado, marginal, precario o anómalo.

2.3. El uso como arquitectura

Todos estos procesos de uso y transformación que acogen los *debajo del puente* pueden dividirse en tres grandes grupos desde la perspectiva de la relación entre dichos usos y las intervenciones arquitectónicas que implican:

- Por una parte, tenemos los usos más o menos temporales, que no dejan huellas contundentes en el espacio porque no implican la aparición de intervenciones arquitectónicas permanentes. Se trata en este caso de la construcción de estructuras efímeras, a veces transportables y otras veces realizadas in situ, asociadas a usos la mayoría de las veces informales.

- Por otra, tenemos los programas introducidos a través de arquitectura convencional, una situación que puede ser previa o posterior a la aparición del viaducto, y que ya implica en la mayoría de los casos la formalidad del proceso. Se trata de lugares donde lo constructivo deviene singular por la radicalidad de las condiciones preexistentes, aunque dependiendo de qué aparezca antes, la infraestructura o la arquitectura, la espacialidad resultante será más o menos singular.

- Por último, tenemos los usos derivados de intervenciones formales sobre el espacio público, casi siempre vinculadas a conceptos como el embellecimiento, la recuperación o, últimamente, la "humanización". Salvo contadas excepciones, la mayoría de estas intervenciones no parten del reconocimiento de la singularidad de estos espacios, sino que se plantean, o bien como meras reconversiones de los mismos en parte del espacio público convencional, o bien como espacio sobrante donde comprobar las posibilidades del arte institucional para dar color al abandono.

A modo de conclusión sobre los usos, podemos decir que los *debajo del puente* son piezas urbanas polifuncionales, abiertas a la manipulación y proclives a acoger usos informales.

3. Componentes de la máquina *debajo del puente*

Una vez recopilados los casos de estudio y sintetizados los múltiples procesos de uso y transformación de estos espacios, se trata de descubrir cuáles son los elementos y condiciones que en mayor o menor medida definen su urbanidad y hacen posibles dichos usos.

Se trata de un análisis inicial en el que se entenderá el *debajo del puente* como un ensamblaje de diferentes elementos materiales y condiciones físicas, socioculturales o legislativas. Unos componentes que son heterogéneos, tanto en lo cuantitativo-escalar como en lo cualitativo-conceptual, y contingentes, ya que algunos de ellos son variables (no siempre se producen) y otros son directamente inherentes a la propia tipología viaducto urbano. El grado en el que se presenten cada uno de estos elementos será lo que condicione en cada caso los usos que acoja.

En esta primera fase del análisis se ha tomado la decisión de estudiar por separado los componentes de estas urbanidades de los usos que acogen, pues el objetivo inicial no es describir las máquinas que conforman los usos con los *debajo del puente*, sino la capacidad de estos últimos como plataformas donde múltiples usos y transformaciones se pueden producir. Es importante señalar esta cuestión porque, aunque se pretende abrir el campo de la investigación urbana, no se trata de un enfoque "multidisciplinar" que incluya inicialmente lo antropológico, lo sociológico o lo político, sino de una apuesta por las condiciones arquitectónicas y urbanísticas radicalmente disciplinares.

3.1. Lo infraestructural como arquitectura no arquitectónica

Desde un punto de vista profesional, los viaductos son elementos urbanos en cuyo diseño no participan normalmente los arquitectos, ya que el proceso de ideación y construcción de las infraestructuras viarias es un campo básicamente ingenieril.

A partir de esta obviedad se pueda afirmar que, por norma general, las repercusiones urbanas a nivel de usos ciudadanos no dinámicos no fueron consideradas en los proyectos de estas infraestructuras, produciéndose así sensibles distorsiones en las cualidades y posibilidades de uso de estos espacios con respecto a la ciudad pensada por arquitectos y urbanistas.

Aunque es cierto que estar directamente al margen del proyecto arquitectónico no tiene porque conllevar la desaparición de las lógicas arquitectónicas convencionales (miles de viviendas y espacios industriales se han edificado sin la participación del gremio arquitectónico, pero imitando sus metodologías de trabajo y cumpliendo el piloto automático de la legislación vigente…), en el caso de las infraestructuras viarias, la funcionalidad extrema de su diseño y materialización sí son capaces de desplazar las búsquedas disciplinares y generar auténticas arquitecturas no arquitectónicas.

Debido a esta condición, los *debajo del puente* son espacios urbanos capaces de convivir con la paradoja que planteaba Koolhaas en el comienzo de “Imagining Nothingness” (1985): *“Donde no hay nada, todo es posible. Donde hay arquitectura, nada [más] es posible”*, puesto que aquí hay arquitectura, pero que no es arquitectura; hay nada y hay arquitectura simultáneamente.

3.2. Espacialidad disciplinarmente difusa

Aún con muchas dudas sobre la relevancia de esta cuestión, vamos a mencionar también como otra de las condiciones por la que los viaductos podrían representar una diferencia a su ambigüedad con respecto a las disciplinas convencionales de intervención sobre la ciudad.

Los *debajo del puente* son espacios disciplinarmente difusos, en el sentido de que se encuentran en un límite incierto dentro de las propias definiciones de arquitectura y urbanismo.

Aunque todo elemento construido es arquitectónico-pero-urbano, en este caso, esta condición se radicaliza por tratarse de un espacio cubierto y con implicaciones materiales -formales, estructurales y constructivas- (tradicional y perceptivamente vinculado a lo arquitectónico), pero abierto, público y muchas veces de gran escala (tradicional y perceptivamente asociado a lo urbanístico). Esta confusa relación con las disciplinas que se ocupan normalmente de la construcción de la ciudad genera un cierta singularización del caso de los viaductos, y como decíamos, aún con ciertas dudas, vamos a suponer que este aspecto puede tener algún tipo de relevancia en el devenir que los ha convertido en fascinantes como objetos de estudio desde la propia arquitectura-urbanismo.

Fig. 2 - Eventos de las iglesias Church Under the Bridge en Waco y Bridge Ministry en Augusta (EE.UU.).

3.3. Diferencia (local) / Repetición (global)

Debajo del puente es una condición urbana singular pero también genérica, es decir, que siempre representa una diferencia a nivel metropolitano, pero que se encuentra reproducida en casi todas las ciudades del mundo.

Su condición globalizada como tipología inherente al hecho urbano es interesante desde la perspectiva de su cercanía al concepto de *no-lugar* (Marc Augé, 1992); no a la hipótesis antropológica del autor que dio fama al término, sino al descubrimiento de una condición urbana diferencial, demostrable de alguna manera por la cantidad de debates generados por una teoría que en realidad se caía por su propio peso: el hecho de poder dedicarles un libro a estos no-lugares los definía inmediatamente como lugares.

Las innumerables citas, debates y críticas generadas por Augé se reprodujeron igualmente con la publicación dos años más tarde de “La ciudad genérica” (Rem Koolhaas, 1994). Un texto que en realidad es un alegato de la identidad en el que se describe un mundo donde lo genérico, lo que no dispone de atributos urbanos previamente reconocidos por la técnica o la cultura, también es capaz de producir identidades con las que la arquitectura-urbanismo puede trabajar. Un texto que narra la ciudad de una manera ante la que cualquier forma de arquitectura-urbanismo plausible sólo le queda asumir que el presente también está generando identidades, y que el trabajo de la técnica no es otro que reconocer sus cualidades, su urbanidad, para plantear su intensificación.

Los *debajo del puente* forman parte de nodos inscritos en la memoria colectiva, como mínimo, por su utilidad como referencias de orientación en la ciudad. Siendo genéricos (sólo una mínima parte han logrado introducirse en las historias culturales locales por sus atributos formales o técnicos singulares), su localidad es innegable. Siendo locales, su globalización es igualmente reconocible.

3.4. Dualidad límite / esquina

Dentro de la escala dialéctica lugar-territorio, una de las condiciones paradójicas que suelen caracterizar a los *debajo del puente* es la dualidad límite-esquina.

Por una parte, la existencia de un viaducto suele conllevar su pertenencia a una línea límite, pues su aparición implica una cierta escala de la infraestructura lineal que lo genera, una condición que por lo general produce la aparición de fragmentos urbanos diferenciados en términos temporales y de estructura urbana y social, y de un espacio lineal directamente *in-between* (Aldo van Eyck), una condición, la de estar entre, que siempre es dinámica y productiva como área de contacto entre diferencias de potencial.

Por otra parte, los espacios *debajo del puente* representan también una condición de *esquina metropolitana* (Xoán Mosquera, 2013), pues el viaducto implica la existencia de un cruce entre dos flujos importantes que se pretenden mantener. Esta condición de esquina, de nodo, de cruce de flujos, de encuentro entre imprevistos y desconocidos, convierte a los *debajo del puente* en una parte de la sustancia primordial de la ciudad contemporánea: *“coincidencia y diferencia son las ideas que definen la esquina”* y *“la multiplicación de esquinas forma las ciudades”* (Manuel de Solá-Morales, 2004).

Análisis más exhaustivos determinarán si estas esquinas también incluyen una cierta materialización micro de escalas más territoriales como propone Xoán Mosquera, pero sin duda, desde que *“lo no-urbano es en realidad constitutivo de toda definición de lo urbano”* (Neil Brenner, 2014), los *debajo del puente*, como elementos de los *“paisajes operativos de la urbanización”*, no hacen más que cristalizar un fenómeno reproducido en múltiples escalas: el del punto de contacto entre diferencias (como los pasos fronterizos para los estados, las playas o muelles para la costa, etc.).

Como vemos, límite y esquina son dos condiciones que a su vez entroncan con muchísimos de los conceptos y debates que apelan a lo urbanístico en la actualidad (centros-periferias, ciudades-territorios, degradación-emergencia, bordes-intersticios, etc.). Parece claro que del grado de intensidad y del cómo se materialicen estos límites y esquinas en cada caso dependerán las prácticas que acojan.

3.5. Vacío rellenable / Espacio libre de acceso y uso público

Una de las cualidades básicas de los *debajo del puente* es la propia existencia de un vacío, de un espacio libre de acceso público que se puede usar y sobre el que se puede intervenir. Vacío pues, únicamente referido a espacio arquitectónico abierto, no climatizado, pues desde su condición de espacio libre, su condición de vacío es sólo metafórica, cultural, circunstancial.

Una cuestión que está implícita en la propia realidad conceptual del puente, que se levanta para dejar pasar algo por debajo, pero que puede materializarse de formas muy diversas: desde extensas columnatas capaces de formalizar en la realidad la manida metáfora arquitectónica del bosque de pilares, o los pequeños espacios fragmentados y de extrañas formas que suelen aparecer en los extremos, hasta los amplios espacios continuos posibilitados por las grandes luces estructurales derivadas de las innovaciones técnicas de los últimos siglos.

El tema es que se trata de un tipo de espacio libre caracterizado por el resto de cualidades que se esbozan en este trabajo. En cuanto vacío, el tipo y formalización de la estructura y el tema dimensional serán las cualidades que influirán en dichos usos. Y siempre partiendo de que *“el vacío en la metrópolis no está vacío […] cada hueco se puede utilizar para programas cuya inserción en la textura existente es un esfuerzo procustiano que conduce a la mutilación de la actividad y la textura"* (Koolhaas, 1985).

3.6. Cubierta urbana / Ciudad doméstica

Sin entrar en un análisis profundo de la cuestión, parece evidente la relación entre la cubrición y la idea misma de arquitectura.

Aunque asociada por tanto a lo arquitectónico (una condición vinculada fundamentalmente al espacio privado, administrado o controlado), las cubiertas urbanas cumplen la misma función que en cualquier otro ámbito (doméstico, laboral, etc.): la de protección frente a las condiciones climáticas, una cuestión que en muchos lugares se focalizará en la relación con la lluvia, en otros con el Sol, y en otros con ambos.

Esta condición doméstica producida por cualquier plano de cubierta no depende por tanto del proyecto de la infraestructura ni de sus objetivos funcionales, sino que se da por la propia naturaleza del elemento arquitectónico viaducto. Por muy alejados que estén los objetivos de cualquiera de estos elementos de la cuestión residencial o de las prácticas sociales, lo doméstico es una cualidad inherente a su materialización, con lo que parece una de las cuestiones fundamentales para entender los múltiples y persistentes usos que son capaces de acoger.

Fig. 3 - Inmigrantes refugiados bajo el puente de Ademuz (Valencia).

3.7. Acabados inacabados

Los viaductos son infraestructuras, y como tales, las preocupaciones estéticas referidas a su materialidad no tienen un peso importante en su desarrollo.

La materialidad de los viaductos se puede considerar por lo tanto arquitectónicamente brutalista, precaria en términos de domesticidad pública, limitándose, en lo que concierne a la estructura, básicamente al hormigón armado en forma de grandes pantallas y pilares (también de grandes dimensiones, y que por lo tanto producen espacialidad), o a estructuras metálicas, y a una mínima o secundaria urbanización en lo que se refiere a los planos del suelo o taludes producidos.

No cabe duda de que la imagen percibible que invoca este común desapego a la “culturización” de estos espacios a través del diseño y la urbanización, tiene un papel clave tanto en su ocupación por parte de usos sin lugar como en la permisividad hacia los mismos por parte de las administraciones. Hablamos de micro-periferias (dado que las grandes infraestructuras llevan consigo la condición periférica), de espacios “colaterales” producidos por lo que verdaderamente importa. La expresión estética de la eficacia de los flujos de personas y mercancías.

Y es precisamente a través de esta estética ultrafuncional como se evita el problema de captura de lo público-colectivo por lo público-municipal. Es esta posibilidad de dejar las cosas urbanas en una fase casi “pre-estética” en términos de opinión pública, lo que los identifica como exteriores a la ciudad, y por tanto, abiertos a lo innombrable.

3.8. Singularidades espaciales-formales / Arquitectura radical

Las condiciones formales y dimensionales de los viaductos producen espacialidades singulares inexistentes en la mayoría de tipologías edificatorias convencionales. Y aunque esto ocurre en muchos de los casos ya por su propia naturaleza, esta realidad se exacerba cuando cohabitan la infraestructura y la arquitectura, bien porque la primera se impone directamente a la segunda, o bien porque la arquitectura se adapta sin reverencias formales a una condición extraña de partida, pero naturalmente urbana.

Aunque es ya un lugar común el reconocimiento de las limitaciones como generadoras de innovación, algunas de las hibridaciones producidas entre la arquitectura y la infraestructura, sobre todo aquellas derivadas de circunstancias no proyectadas, han llegado a producir espacios urbanos irreconocibles (Fig. 4), mundos propios a años luz de las operaciones de hibridación o colocación racional que suele plantear la práctica arquitectónica.

En este sentido, entendiendo la arquitectura radical desde un punto de vista puramente formal y perceptivo, desde lo disciplinar de las cosas y procesos construidos, es preciso señalar que esta radicalidad puede desvelarse en cada uno de los tipos de relación entre los usos y las arquitecturas que implican (Punto 2.3): por un lado, la propia arquitectura de los viaductos puede radicalizarse en función de los usos que acoge, aunque estos no impliquen ningún tipo de construcción permanente, serían los propios cuerpos los que transformarían la percepción del espacio de maneras inimaginables desde un análisis formal convencional (Fig. 2, 3 y 5). Por otro lado, también las intervenciones limitadas al espacio público pueden hacer emerger valores radicales de lo infraestructural mediante operaciones de contraste o hibridación. Y por último, tenemos los casos de convivencia entre la arquitectura de la infraestructura y la arquitectura de los usos, una relación que, por desgracia, es más dramática cuanto mayor es la independencia entre los viaductos y el pensamiento arquitectónico (Fig. 1 y 4).

Los extremos disciplinares con los que se trabajará comparativamente este apartado serán desde la cubierta flotante que posibilitaba la Instant City de Archigram, hasta la materialización proyectual casi asiática que plantea Manuel de Solá-Morales en la propuesta 6+6 para el Prat Nord, pasando por el Pabellón de Portugal para la Exposición Internacional de Lisboa de Álvaro Siza, la marquesina del Parque de Ibirapuera de Oscar Niemeyer o el Museo de Arte de São Paulo de Lina Bo Bardi.

Fig. 4 - Edificio de viviendas situado bajo una autopista en el distrito de Nan'an, Chongqing (China).

3.9. Sin función (estancial) reconocible

Debido a la primacía de su condición infraestructural, de solución de continuidad para unos determinados flujos, los espacios *debajo del puente* carecen en la mayoría de los casos de una función reconocible. Esta falta de funcionalización directa o unívoca, sólo evitada por el aparcamiento

formal o informal, los reduce a desechos espaciales, a lugares plenamente dinámicos, de paso, normalmente motorizado y a veces peatonal.

Esta condición de espacios secundarios, de efectos colaterales de la infraestructura, los acerca a un tipo de condición urbana muy teorizada en las últimas décadas: los *terrain vague* (Ignasi de Solá-Morales, 1995) o *tercer paisaje* (Gilles Clément, 2004), aquellos fragmentos urbanos que quedan durante un tiempo suspendidos, al margen de las dinámicas urbanas y de las lógicas productivas del capital (rentabilización) o del urbanismo (humanización). Su condición de espacios abandonados e improductivos aparece entonces como una oportunidad para todo aquello que se encuentra fuera de dichas lógicas: lo social para Solá-Morales y lo biológico para Clément. Aparece de nuevo la cuestión del vacío que no es vacío, sino que es potencia, como *"reducto incontaminado para ejercer la libertad individual o de pequeños grupos"* (Solá-Morales), y presencia, como *"reserva de biodiversidad"* (Clément).

Como el *tercer paisaje*, que *"es un espacio que no expresa ni el poder ni la sumisión al poder"* (Clément), estos espacios parecen capaces de sintetizar algunas de las contradicciones sociales contemporáneas, al dar lugar a actividades expulsadas e invisibilizadas en la ciudad formal por implicar un ataque a las morales representadas por la opinión pública (Luc Lévesque, 2002).

Decía Ignasi de Solá-Morales que *"la relación entre la ausencia de uso, de actividad, y el sentido de libertad, de expectativa, es fundamental para entender toda la potencia evocativa que los terrain vague tienen en la percepción de la ciudad contemporánea"*. Hoy por hoy, y en concreto desde la perspectiva arquitectónica, ya no hablamos únicamente de potencialidad y expectativa. Hablamos de lugares en donde, por de pronto, ya se lleva unos años experimentando a través de la colaboración entre arquitectos (como Recetas Urbanas, Todo por la Praxis, Basurama, Straddle3, Zuloark y otras organizaciones, muchas de ellas vinculadas a la red Arquitecturas Colectivas) y ciudadanos, para intensificar los usos de muchos de estos espacios (sobre todo de los solares no edificados en los centros urbanos). Unas intervenciones que, cuando se plantean desde la acción y la necesidad colectiva, y desde la idea de procesos abiertos, no cancelan las cualidades informales de estos espacios.

Por último, cabe señalar que el uso es parte de la *urbanidad material* de las *cosas urbanas* (Manuel de Solá-Morales), por lo que la urbanidad de estos espacios sin función, una vez aparecidos los nuevos usos, está radicalmente marcada por los mismos más que por sus otras cualidades.

3.10. Singularidad legal-catastral / Alejamiento de la titularidad

Aunque la condición fundamental de los *debajo del puente* es la de espacio público, de titularidad pública, es importante señalar que las grandes infraestructuras de comunicación son elementos promovidos y gestionados por administraciones supralocales en la mayoría de los casos.

Esta cuestión, materialmente irrelevante, produce sin embargo que muchos de los espacios asociados a ellas se caractericen por una cierta singularidad legal-catastral, ya que, aunque es un caso similar al de muchas otras infraestructuras y equipamientos de titularidad regional o estatal, al tratarse de espacios libres, se produce una situación particular. Además de la evidente falta de expectativas por parte del capital, se generan ciertas dificultades de gestión para lo local a la hora de pensar en su transformación, lo que muchas veces produce una especie de desapego administrativo que deriva en falta de mantenimiento y permisividad con los usos informales.

Una cuestión que se cuenta perfectamente en el libro "La ciudad jubilada" (Pau Faus, 2012), en el que se explica cómo las infraestructuras incluyen en su materialización una serie de vacíos donde lo único que se sabe es que no puede pasar nada, por lo que las actividades informales encuentran lugar sin competencia del mundo formal.

3.11. Diversidad en el grado de accesibilidad / inaccesibilidad

A parte de todos estos factores, el grado de accesibilidad es uno de los parámetros más influyentes en el funcionamiento de estas piezas, ya que las diferentes condiciones de accesibilidad de los viaductos, referidas tanto a nivel geográfico-topológico como formal-arquitectónico, son una cuestión

clave para entender los usos que son capaces de acoger en cada caso. La accesibilidad es por lo tanto una condición múltiple:

- Accesibilidad metropolitana: A nivel geográfico y topológico, la situación del viaducto marca radicalmente su grado de accesibilidad para las personas. Lo cual no quiere decir que los más inaccesibles peatonalmente no puedan acoger usos urbanos, sino que éstos podrán ser unos y no otros. Al igual que cualquier otra tipología de espacio urbano (calles, plazas, etc.), los viaductos pueden aparecer en territorios muy diferentes y, aunque es cierto que es común su situación periférica con respecto a las centralidades más antiguas del territorio, es igualmente usual su situación en los márgenes de estas centralidades y, sobre todo, en puntos centrales de los nuevos nodos metropolitanos.

- Accesibilidad física: A nivel formal o arquitectónico, las diferentes materializaciones de los viaductos facilitan o imposibilitan el acceso de determinadas personas, con o sin movilidad reducida, a sus espacios “interiores” (barreras arquitectónicas o vegetales, discontinuidades del espacio público, etc.).

- Accesibilidad visual: Las barreras físicas que generan espacios protegidos de las miradas de paso, así como las diferencias entre los lugares atravesados por tráfico rodado o peatonal en cuanto a la sensación de intimidad, también influyen de manera determinante en los usos.

- Accesibilidad sociocultural: Los factores culturales derivados de los memes colectivos del tipo “acabarás debajo de un puente”, como expresión sintética de la asociación entre esta condición y la marginalidad (personas sin hogar, prostitución o cruising, actividades ilícitas de todo tipo, etc.) mostrada como histórica por la cultura masiva, así como las cuestiones materiales asociadas, como el grado de suciedad, la iluminación o la materialidad brutalista de los *debajo del puente*, son parámetros muy importantes en cuanto a la accesibilidad por factores culturales o psicológicos.

Es importante señalar que la accesibilidad no se entiende de ninguna manera como un valor universal. Son precisamente las inaccesibilidades parciales las condiciones que muchas veces posibilitan determinados usos.

Fig. 5 - Actividades bajo las autopistas de la región del Delta del río de las Perlas (China).

4. Conclusiones

Los *debajo del puente* sólo funcionan como *terrain vague* o *tercer paisaje* mientras no son utilizados a través de colonizaciones permanentes y excluyentes, mientras son todo potencia.

El hecho de que los viaductos funcionen así durante un tiempo parece una condición muy ilusionante, porque esto es lo fundamental, que nazcan como espacios urbanos inacabados y que den lugar a derivas de todo tipo. Los viaductos son *cosas urbanas* que posibilitan o, más bien, implican, una construcción de uso posterior, que puede ser formal o informal, proyectada o casual, pero lo relevante es que tal y como se construyen, implican esa ocupación a posteriori de una tipología urbana que nace más abierta que muchos de los espacios públicos convencionales.

La cuestión principal es por tanto su condición de plataforma, de espacio capaz de acoger usos urbanos de muchos tipos, algunos que no tienen lugar en la considerada ciudad convencional y aquí

sí, y otros que aquí suceden de manera singular. Los *debajo del puente* son por tanto *dispositivos inacabados* (Margarita Padilla y Amador Fernández-Savater, 2012) donde las transformaciones posteriores y la vida urbana proliferan como si estas infraestructuras fueran *cosas urbanas* liberadas *"renunciando, en todo o en parte, al control"*.

Es esta una de las búsquedas fundamentales de la arquitectura-urbanismo contemporáneo: investigar sobre la posibilidad y los límites disciplinares para producir bajo esa premisa de lo inacabado, que lo es *"en tanto que es abierto y deja espacio al otro para reconfigurarlo y alterarlo, sin imponer modos de uso únicos o criterios de pertenencia rígidos"*. Y en este sentido, el *dispositivo inacabado* también apela a la actualidad de la llamada "participación ciudadana", pues *"requiere (es decir, necesita y solicita) la participación activa del otro para encontrar un sentido y un uso"*. Pero la cuestión es que estos elementos no parten de una llamada premeditada a la participación e implicación ciudadana sino *"que la participación va de suyo, que no es lo mismo"*, asumiendo *"las contradicciones y paradojas de los espacios realmente plurales y complejos"* (Amador Fernández-Savater, 2012).

Al fin, y volviendo de nuevo a Koolhaas, los *debajo del puente* pueden darnos pistas, ajenas a la arquitectura pero radicalmente arquitectónicas, para encarar uno de los retos centrales de la profesión: *"reinventar una relación plausible entre lo formal y lo social"*, o, como lo formulaba Manuel de Solá-Morales, entender que el proyecto urbano *"está en los elementos y episodios concretos que relacionan las personas con las cosas"*.

Pensemos en algo más absurdo o ilusionante que el tránsito de vehículos para funcionalizar sus cubiertas. Y construyamos más y mejores *debajo del puente*.

A Coruña, marzo de 2014

* Este artículo fue presentado y publicado en las actas del I Congreso Internacional en Arquitectura y Crítica, celebrado en Madrid entre el 12 y el 14 de junio de 2014, organizado por la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid (ETSAM) y la Asociación para el estudio de la Teoría y la Crítica de la Arquitectura (critic|all). Las actas digitales del congreso se pueden consultar en: <http://dpa-etsam.com/criticall_es/files/CRITICALL_Proceedings.pdf>

** Por otra parte, este trabajo sólo puede ser entendido en el contexto de que su autor es un hombre, joven, blanco, europeo, universitario y, aunque precario en comparación a las élites extractivas de su territorio, sin ningún problema económico hasta la fecha, por lo que, a pesar de tener muchas más posibilidades de ser difundido que bajo cualquier otro perfil humano, este discurso puede no representar los intereses de las mayorías sociales.

Imágenes:

Fig. 1 - Parque de Mountain Bike bajo la autopista Interestatal 5 a su paso por Seattle (EE.UU.).
Izquierda: *Flying high under I-5 at the new mountain bike park*. Ken Lambert, 2008. Consultada el 15/03/2014 en <http://seattletimes.com/ABPub/zoom/html/2008200173.html>
Derecha: *Seattle, WA*. Dan Barham. Consultada el 15/03/2014 en <http://www.danbarham.com/portfolio/freeride/24/>

Fig. 2 - Eventos de las iglesias Church Under the Bridge en Waco y Bridge Ministry en Augusta (EE.UU.).
Izquierda: *Church Under the Bridge*. Jimmy Dorrell, 2011. Consultada el 15/03/2014 en <http://www.examiner.com/article/church-spotlight-church-under-the-bridge>
Derecha: *Bridge Ministry*. Sara Caldwell, 2013. Consultada el 15/03/2014 en <http://chronicle.augusta.com/life/your-faith/2013-11-23/augustas-bridge-ministry-celebrates-thanksgiving>

Fig. 3 - Inmigrantes refugiados bajo el puente de Ademuz (Valencia).
Izquierda: *150 inmigrantes malviven bajo el puente Ademuz*. 20minutos.es, 2007. Consultada el 15/03/2014 en <http://www.20minutos.es/noticia/211691/0/Deportan/inmigrantes/Fallas/>
Derecha: *Aspecto que ofrecía ayer el refugio de decenas de inmigrantes bajo un puente del Turia, en Valencia*. Carles Francesc, 2007. Consultada el 15/03/2014 en <http://elpais.com/diario/2007/03/14/cvalenciana/1173903478_850215.html>

Fig. 4 - Edificio de viviendas situado bajo una autopista en el distrito de Nan'an, Chongqing (China).
Izquierda/Derecha: *Un edificio de 6 plantas se encuentra bajo el viaducto de la autopista Chongqing-Guizhou*. Sina News, 2008. Consultadas el 15/03/2014 en <http://news.sina.com.cn/s/p/2008-06-06/090615693684.shtml>

Fig. 5 - Actividades bajo las autopistas de la región del Delta del río de las Perlas (China).
Izquierda: *Worker's market, Guangshen, China*. MAP Office, 2003.
Derecha: *Playing underneath, Guangzhou, China*. MAP Office, 2005.
Consultadas el 15/03/2014 en <http://www.spatialagency.net/database/why/political/map.office>

Bibliografía:

- AUGÉ, Marc. ***Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad***. Gedisa, Barcelona, 1993 (publicado originalmente en 1992).

- BEY, Hakim. ***TAZ, Zona Temporalmente Autónoma***. Talasa, Madrid, 1996 (publicado originalmente en 1991).

- BRENNER, Neil. ***Urban theory without an outside***. Conferencia pronunciada en diciembre de 2013 en The Bartlett School of Planning, University College London. Consultada el 15/03/2014 en <https://www.youtube.com/watch?v=xTk2aRFIKus>

- CLÉMENT, Gilles. ***Manifiesto del Tercer Paisaje***. Gustavo Gili, Barcelona, 2007 (publicado originalmente en 2004).

- FAUS, Pau. ***La ciudad jubilada***. Barcelona, 2012. Consultado el 15/03/2014 en <http://issuu.com/paufaus/docs/laciudadjubilada>

- FERNÁNDEZ-SAVATER, Amador. ***El 15-M y la crisis de la cultura consensual en España***. En: Periférica. Revista para el análisis de la cultura y el territorio, Nº 13, Universidad de Cádiz, 2012. Consultado el 15/03/2014 en <http://revistas.uca.es/index.php/periferica/article/viewFile/1860/1679>

- KOOLHAAS, Rem. ***Imagining Nothingness***. En: KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. S,M,L,XL. The Monacelli Press, Nueva York, 1995 (publicado originalmente en 1985).

- KOOLHAAS, Rem. ***La ciudad genérica***. Gustavo Gili, Barcelona, 2011 (publicado originalmente en 1994).

- KOOLHAAS, Rem. BOERI, Stefano. KWINTER, Sanford. ***Mutations***. Actar / Arc en rêve centre d'architecture, Barcelona, 2001.

- LA VARRA, Giovanni. ***Post-it City: Los otros espacios públicos de la ciudad europea***. En: AA.VV. Mutaciones. Actar / Arc en rêve centre d'architecture, Barcelona, 2001.

- LÉVESQUE, Luc. ***The 'terrain vague' as material - Some observations***. En: BERTRAND, Stéphane; AxeNÉo-7 Art Contemporain. Houseboat: Occupations symbiotiques. Gatineau, Québec, 2002. Consultado el 15/03/2014 en <http://www.amarrages.com/textes_terrain.html>

- MOSQUERA, Xoán. ***Esquinas pequeñas para la urbanidad de lo que no es ciudad***. Conferencia pronunciada el 31/05/2013 en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad de A Coruña, durante las jornadas "Fenómenos concretos en territorios difusos". Consultada el 15/03/2014 en <http://www.udctv.es/MainPage.do?assetId=4%40udctv%2FI-xornadas-investigacion-urbana-31-05-2012-xoan-mosquera.f4v>

- PERAN, Martí (Dir.). ***Post-it-City. Ciudades ocasionales***. Turner, Madrid, 2009.

- SOLÀ-MORALES, Ignasi de. ***Terrain vague***. En: SOLÁ-MORALES, Ignasi de. Territorios. Gustavo Gili, Barcelona, 2002 (publicado originalmente en 1995).

- SOLÀ-MORALES, Manuel de. ***6+6***. Memoria y síntesis gráfica de la propuesta de Manuel de Solà-Morales para el "Concurs d'idees ambit del centre Direccional al Prat de Llobregat (Prat Nord)" convocado por el Consorci Prat Nord, 2008. Consultada el 15/03/2014 en <http://www.consorcipratnord.cat/15473/detall.proposta/15440>

- SOLÀ-MORALES, Manuel de (dir). ***Ciudades, esquinas***. En: SOLÀ-MORALES, Manuel de (dir.). Ciudades, esquinas. Catálogo de la exposición del Fórum Barcelona 2004, Ayuntamiento de Barcelona, Unesco, Barcelona, 2004.

- SOLÀ-MORALES, Manuel de. ***De cosas urbanas***. Gustavo Gili, Barcelona, 2008.

Biografía:

Iago Carro Patiño. A Coruña, Galicia (1981). Arquitecto (2011) y Máster en Urbanismo: Planes y Proyectos. Del Territorio a la Ciudad (2012) por la Universidad de A Coruña. Investigador predoctoral en el Departamento de Proyectos Arquitectónicos y Urbanismo de la Universidad de A Coruña desde 2012. Miembro del grupo de investigación Galicia Cidade e Territorio (GCeT) desde 2013. Mi compromiso pasional y político con la investigación urbana lo desarrollo principalmente como miembro de Ergosfera desde 2006.

Biography:

Iago Carro Patiño. A Coruña, Galicia (1981). Architect (2011) and Master in Urban Planning: Plans and Projects. From Territory to the City (2012) from the University of A Coruña. Pre-doctoral researcher at the Department of Architectural Design and Urbanism of the University of A Coruña since 2012. Member of the research group Galicia City and Territory (GCeT) since 2013. My passional and political commitment to urban research is mainly developed as a member of Ergosfera since 2006.