

Lugares al margen. El papel de los espacios residuales en la conformación de las Infraestructuras Verdes

Recepción / Received: 16, 10, 2018
Aceptación / Accepted: 30, 11, 2018
Publicado / Published: 31, 12, 2018

Enrique Fernández-Vivancos González¹

Universidad UCH-CEU, Valencia - España, estudio@fernandez-vivancos.com

Resumen:

El presente artículo desarrolla una reflexión personal sobre el papel que pueden llegar a jugar los espacios considerados como residuales en la conformación de Infraestructuras Verdes a escala territorial, municipal y urbana. Dicha reflexión nace de la participación en la definición de estas redes de espacios llevada a cabo en la última década en la Comunidad Valenciana y de la constatación de que se hace necesario una reconsideración de los valores negativos asociados a lo fragmentario, a lo residual y a lo marginal, características hoy muy presentes en el territorio contemporáneo, para hacerlos operativos dentro de la planificación, del proyecto urbano y del diseño del espacio público.

Palabras clave: 'tercer paisaje', Infraestructura Verde, residuos, márgenes.

Abstract:

This article develops a personal reflection on the role that some spaces, commonly considered residual, that play in shaping of green infrastructures at a territorial, municipal and urban scale. This reflection arises from the participation in the definition of the space networks that had been carried out over the last decade in the Valencian Community. This valuable experience leads to determining that it is necessary to reconsider all the negative values associated to concepts like 'patchy', 'residual' and 'marginal' -which are nowadays very present in the contemporary territory- in order to operationalize them within the concepts of urban project planning and public space design.

Keywords: 'Third Landscape', Green Infrastructure, waste, margins.

¹ Universidad UCH-CEU, Valencia - España, estudio@fernandez-vivancos.com

I. LUGARES AL MARGEN

En 1943 el poeta surrealista André Breton publicaba "Pleine marge" (Breton, 1943), un bello poema en el que nos invitaba a explorar intelectualmente los contornos ignorados de nuestra conciencia, a distanciarnos de la placida comodidad del centro desplazándonos conceptualmente hacia uno de esos enigmáticos espacios periféricos, donde la vida aun discurre con intensidad. Con ello, nos mostraba que el límite no es tan solo el final de algo o la mera transición hacia otra cosa; que en realidad todo borde constituye un refugio para lo que no tiene cabida en otro sitio. Con sus palabras, precisas y penetrantes, Breton nos enseñó a entender y a valorar la particular plenitud de la vida que habita en los márgenes.

Un argumento equivalente lo podemos ver desarrollado años más tarde a través del concepto de 'Tercer paisaje', enunciado en 2004 por el biólogo y paisajista francés Gilles Clément (2007). En este caso, Clément pone su atención en lo residual, en aquellos espacios olvidados que por cotidianos hemos dejado de ver y que parecen no preocupar a nadie, excepto cuando se vuelven problemáticos. El 'Tercer paisaje', a diferencia de los conjuntos primarios y de las reservas naturales, se genera de forma espontánea tras el abandono de una actividad o en lugares marginales que aguardan un destino. Se da en los bordes urbanos, en los lindes de las infraestructuras, en los cauces de los ríos, junto a las quebradas, en los espacios yermos que antaño fueron productivos y en los rincones perdidos que nunca lograron serlo. Aparentemente son pequeños, dispersos, anecdóticos e irrelevantes, pero si les prestamos atención podemos observar que en realidad aparecen de forma mucho más sistemática de lo que pensábamos. Conforman los encuentros no resueltos entre actividades diversas, los ámbitos de difícil gestión, los espacios poco accesibles, los lugares que han dejado de ser rentables o que se ven afectados por algún tipo de riesgo ambiental.

La valiosa reflexión de Clément sobre el 'Tercer paisaje' nos ayuda a reconsiderar el inicial rechazo que sentimos por estos espacios residuales, haciéndonos ver en

ellos un potencial que los convierte en áreas de oportunidad. Clément nos señala al menos cuatro aspectos que resultan fundamentales para una aproximación positiva a estos lugares. En primer término, nos muestra que un límite nunca se concreta en una línea sino que siempre tiene espesor; es decir, que todo límite es en realidad un espacio. En segundo lugar, que sus bordes no suelen constituir barreras infranqueables sino que, en mayor o menor medida, son permeables en ambas direcciones, lo que convierte estos entornos en espacios híbridos, complejos y heterogéneos. En tercer lugar, que no son espacios consolidados y estables sino que están sometidos a intensas dinámicas que los transforman constantemente en el tiempo. Finalmente, que no debemos verlos únicamente como ámbitos degradados, sino como lugares intermedios que actúan como refugios de biodiversidad en el que encuentran acomodo las especies que progresivamente se ven excluidas de las áreas urbanas, industriales, ganaderas o agrícolas.

A pesar de las múltiples diferencias conceptuales que separan estas dos aproximaciones, poética o científica en cada caso, la mirada de Breton coincide con la de Clément en su comprensión del margen y del residuo como un espacio catalizador de formas de vida extraordinariamente dinámicas y, a su manera, resilientes.

II. INFRAESTRUCTURA VERDE

La fragmentación es uno de los problemas que se detectan recurrentemente en los análisis del territorio contemporáneo. El intenso proceso de crecimiento de las áreas urbanas, las conurbaciones, el desarrollo de las infraestructuras de movilidad, el desplazamiento hacia las periferias de actividades productivas cada vez más especializadas, la proliferación de asentamientos residenciales dispersos, son las razones más frecuentes con las que se explican la creación de barreras que delimitan áreas disfuncionales y ambientalmente segregadas.

A lo largo de los bordes de estos fragmentos territoriales, cada vez más numerosos, se acumulan los espacios

residuales que Clément nos describe como valiosos refugios de biodiversidad, pero su capacidad para albergar y conservar esta notable riqueza biológica depende de la posibilidad de poder establecer intercambios continuados con otros medios; es decir, de no quedar aislados (Rueda, 2018).

Podemos ver en el concepto de Infraestructura Verde una respuesta al acuciante problema de la fragmentación del territorio (Benedict y McMahon, 2006). La Infraestructura Verde se define como una red interconectada que integra los espacios de mayor valor medioambiental, paisajístico, social o cultural a escala territorial, municipal y urbana. Su objetivo sería el de proporcionar servicios ecosistémicos vinculados a la conservación y a la regeneración de las áreas naturales, a la minimización del impacto de los riesgos ambientales, a la preservación de la calidad del agua y del aire y a la lucha contra el cambio climático. Pero también aporta sustanciales beneficios sociales como la mejora de la calidad de los espacios destinados a la residencia y el trabajo, o el desarrollo de los vínculos de comunidad a través de un modelo de uso público participativo, integrador e igualitario de estas redes verdes (Fariña, 2013). Por todo ello, la Infraestructura Verde se ha convertido en una de las principales herramientas que orientan la planificación territorial y urbana, definiendo el marco de referencia que permite integrar las decisiones multidisciplinares que afectan a las Estrategias de Desarrollo Urbano Sostenible.

En la práctica, los criterios para la definición multiescalar de la Infraestructura Verde resultan relativamente claros en cuanto a la identificación de los espacios de especial valor que actúan como nodos de la red: parques naturales, espacios protegidos, áreas de relevancia social, cultural o etnológica. Sin embargo, la delimitación de los elementos conectores resulta mucho más problemática hasta el punto de que en algunas ocasiones resulta inviable. Por ello resulta necesario recuperar las miradas que nos permiten reconocer los valores intrínsecos de los lugares olvidados, abandonados o marginados, que hemos dejado de ver

pero que recorren nuestra geografía y nuestra conciencia. La recuperación de estos espacios residuales, integrándolos como elementos conectores de la Infraestructura Verde, permite abordar la minimización de los riesgos ambientales a los que frecuentemente se ven sometidos: inundaciones, desprendimientos, incendios, contaminación del suelo, el agua y el aire; al tiempo que se generan directamente los espacios de uso público para la socialización, el ocio, el deporte o la cultura, que resultan tan necesarios para la mejora de las condiciones de la vida urbana sobre todo en las áreas periféricas.

Estaríamos, así, ante una forma de economía circular del espacio en el que el residuo generado por la actividad urbanizadora no constituye el final de un recorrido lineal, sino que se reintegra en el proceso reiniciando un ciclo que va de la 'cuna a la cuna'. Llegados a este punto resulta necesario aclarar que lo que se propone no es la urbanización o la domesticación de estos espacios residuales sino su integración en la Infraestructura Verde, preservando su naturaleza particular y sus propios sistemas de regeneración. Un proceso que, salvo en contadas excepciones, se inicia con la aparición de especies pioneras y evoluciona hasta la formación espontánea de bosques con una biodiversidad generalmente mayor que la de los bosques administrados. Para ello, como nos recuerda Clément, en muchas ocasiones es necesario elevar a categoría de decisión política: la inacción, la intervención mínima o incluso la desurbanización.

III. EXPERIENCIAS PROPIAS

Entre 2009 y 2018 el estudio F-VA ha tenido la oportunidad de colaborar con la Dirección General de Territorio y Paisaje de la Generalitat Valenciana en la definición de la Infraestructura Verde de esta Comunidad Autónoma española a escala territorial, municipal y urbana.

En la escala territorial la citada colaboración se concretó en la redacción del Programa de Paisaje del Litoral de L'Albufera de Valencia², vinculado al desarrollo del Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral

valenciano. En este caso los objetivos establecidos para el programa de este Parque Natural, uno de los principales humedales del litoral español, fueron la preservación de un entorno de alto valor ambiental, la regeneración de las áreas agrícolas abandonadas, la recualificación de las periferias, bordes y accesos de los núcleos urbanos, la integración de las infraestructuras de transporte y la recuperación de los entornos históricos y arqueológicos; propósitos que debían alcanzarse mediante la definición de un modelo de uso público compatible con la preservación de los valores ambientales del entorno.

Para ello se adoptaron dos estrategias complementarias. La primera consistió en la regeneración y la extensión espontánea del bosque mediterráneo sobre los espacios agrícolas abandonados e inviables que se reparten a lo largo de las infraestructuras de transporte y de los bordes urbanos. Estos ámbitos reciclados, que recuperan la situación previa a la deforestación agraria, se destinan a cubrir la demanda de espacios de uso público de carácter lúdico, como forma de preservar de la presión humana los entornos de mayor valor ambiental del Parque Natural. La segunda fue la reconsideración del funcionamiento y de la sección de estas infraestructuras, construidas durante los años sesenta para un agresivo desarrollo urbanístico, afortunadamente paralizado,

² El Programa de Paisaje del Litoral de L'Albufera de Valencia, redactado en 2018, aborda la identificación de las acciones necesarias para la recualificación y mejora medioambiental y paisajística de la restinga del Parque Natural de l'Albufera de Valencia.

³ El Parque Lineal de la Ronda Nord, 2011, aborda la transformación de una de las rondas de Valencia en un espacio de transición con la huerta.

mediante la realización de un estudio de Movilidad Sostenible Urbana que debe servir de base para abordar un proceso de desurbanización enfocado a la transformación de estas vías rodadas en corredores verdes integrados en la Infraestructura Verde del Litoral (ver Figura 1).

A escala municipal, el proyecto para el Parque Lineal de la Ronda Nord³ se desarrolló en el marco de los estudios realizados para el desarrollo del Plan de Acción Territorial de Protección de la Huerta de Valencia, en el que se define la Infraestructura Verde del área metropolitana de esta ciudad. En este caso se trataba de abordar una problemática genérica de nuestras ciudades, el encuentro, o más bien el desencuentro entre los entornos urbanos y los ámbitos rurales en los que se insertan. La propuesta concreta plantea un plan temporal de cinco fases cuyo objetivo final es la transformación de una de las rondas urbanas de circunvalación, la Ronda Nord, en un parque lineal. Este parque tendría la doble misión de crear un elemento de transición entre la huerta y la ciudad tejiendo los espacios a un lado y a otro de la infraestructura viaria, acogiendo en el límite entre ambos el conjunto de los usos lúdicos y formativos relacionados con el uso de la huerta, evitando con ello intrusiones que interfieren con la actividad agrícola.

Como en otros proyectos esta propuesta aspiraba a invertir la situación de degradación actual estableciendo los términos de un acuerdo sostenible entre los valores ambientales y el uso público. Para ello se seleccionaron los espacios de borde cuya explotación agrícola había dejado de ser rentable y se impulsaron los



Figura 1. Vía Parque de L'Albufera. Transformación de la actual autovía del Saler. Fuente: autor, 2018.

desarrollo aún se podía observar en los entornos inaccesibles. En ellos se estudió su capacidad para albergar actividades que no tenían fácil cabida en otros sitios como: huertos didácticos, venta de productos de proximidad o puntos de cocina tradicional (ver Figura 2).

Finalmente en la escala urbana trabajamos en el futuro Parque Central de Benicàssim⁴, un deseo largamente perseguido por este municipio de la provincia de Castellón. El proyecto se desarrolló a partir de la propuesta premiada en 2010 en el concurso internacional de ideas para la regeneración del área liberada por el traslado de una antigua infraestructura ferroviaria, convocatoria que se inscribía en el conjunto de intervenciones que la localidad venía realizando desde el año 1994. El proyecto se centra en un área de siete hectáreas contigua al centro histórico en su día ocupada por la playa de vías, el apeadero y los almacenes ferroviarios, hoy utilizada como aparcamiento de vehículos en superficie para dar respuesta a las necesidades estacionales derivadas del turismo. La propuesta consiste en la reconversión de este espacio vacante en

el nuevo Parque Central de Benicàssim, definiéndolo como una vía-parque capaz de integrar el vial rodado y el aparcamiento subterráneo, previstos en el estudio de movilidad sostenible realizado para el municipio, con la creación una extensa área ajardinada que constituya el punto de inicio en el desarrollo de la futura Infraestructura Verde Urbana. En este caso la estrategia de proyecto fue cartografiar los puntos de encuentro, las actividades lúdicas y las formas de apropiación que espontáneamente se estaban realizando en este espacio aparentemente inerte. La sorpresa fue descubrir que en realidad en este lugar ya se desarrollaba un intensa, aunque precaria, vida social y que solo se necesitaba crear en torno a ella las condiciones apropiadas para que esta actividad prosperara (ver Figura 3).

IV. CONCLUSIONES

Pese a que toda conclusión aspira a poder proporcionar respuestas válidas y extrapolables a otros casos similares,

⁴El Parque Central de Benicàssim, 2013, aborda la reconversión de un antiguo corredor ferroviario como eje central de su futura Infraestructura Verde Urbana.



Figura 2. Parque lineal Ronda Nord. Transformación de la actual vía de circunvalación Fuente: autor, 2011.



Figura 3. Parque Central de Benicàssim. Transformación del antiguo corredor ferroviario. Fuente: autor, 2013

en este caso me gustaría finalizar esta reflexión en torno al valor de los espacios residuales con una sencilla pregunta. La cuestión surge tras la reciente experiencia como docente de uno de los talleres desarrollados en la Universidad UTE, de Quito en el marco de workshop WinARQ 2018, 0°0'0" Making City, y tiene que ver con los probablemente mal llamados asentamientos informales que con frecuencia rodean nuestras ciudades contemporáneas. ¿Podrían ser analizados estos territorios habitados en los términos que definen el 'Tercer paisaje'?

La hipótesis nace de la intuición de que en realidad estos asentamientos humanos comparten gran parte de los valores y características que Clément nos señala en los espacios residuales, especialmente en cuanto a ser catalizadores de una vida, en este caso social, que aun en su precariedad se muestra extraordinariamente dinámica y, a su manera, resiliente. Su posición periférica y marginal, su morfología variable y fragmentaria, su carácter híbrido y heterogéneo, su predisposición al cambio y la transformación, y, sobre todo, su notable diversidad, son aspectos valiosos que también podemos encontrar en estos espacios olvidados.

Como nos recuerda el geógrafo Joan Nogué vemos los paisajes que deseamos ver e ignoramos sistemáticamente todos aquellos que cuestionan nuestra idea preconcebida de paisaje (2011). Lo mismo sucede con la ciudad, por ello nos resistimos a reconocer la condición urbana de unos asentamientos 'no planificados' que no asociamos con la ciudad señorial o con la ciudad burguesa. Sin embargo, estas creaciones populares podrían ser el germen de una ciudad distinta, preferiblemente más democrática y plural, definida desde otros presupuestos estéticos, formales y funcionales, donde tuvieran cabida aquellas expresiones de la vida urbana que no encuentran acomodo en otros sitio. Cabría recordar que la mayor parte de lo que hoy consideramos como modelos deseables de ciudad surgieron de los antiguos arrabales de las periferias urbanas, asentamientos semejantes a los que hoy denostamos, y que cada uno de ellos constituye la expresión madura de la sociedad que los creó.

En el caso de que la analogía que se propone fuera pertinente, cabría reconsiderar el valor negativo que pesa sobre estos entornos y preguntarse no solo sobre sus múltiples problemas, sino también sobre las dinámicas que impulsan su transformación y sobre nuestra capacidad de reorientarlas generando nuevas estructuras urbanas enfocadas a su integración positiva en el conjunto de la ciudad y, ante todo, a la mejora progresiva y sustancial de la calidad de vida de estas comunidades.

V. REFERENCIAS

Breton, André. (1943). *Pleine marge*. New York, EE.UU.: Karl Nierendorf.

Benedict, M., y McMahon, E. (2006). *Green Infrastructure: linking landscapes and communities*. Washington EE.UU.:Island Press.

Clément, Gilles. (2007). *Manifiesto del Tercer paisaje*. Barcelona, España: Gustavo Gili.

Clément, Gilles. (2012). *El jardín en movimiento*. Barcelona, España: Gustavo Gili.

Fariña, José. (2013). "Zonas Verdes para el siglo XXI". Informe Especial incluido en el documento Vitoria-Gasteiz European Green Capital 2012. Propuestas para la Reflexión. Centro de Estudios Ambientales. Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz.

Nogué, Joan. (2011). "Otros Mundos, Otras Geografías. Los Paisajes Residuales". ANPEGE. 7(1), p. 3-10. <http://anpege.org.br/revista/ojs-2.2.2/index.php/anpege08/article/view/174>

Rueda, Salvador. (2018). *Carta para la planificación ecosistémica de las ciudades*. (Agencia de ecología urbana de Barcelona). Recuperado de http://www.cartaurbanismoecosistemico.com/CARTA_PARA_LA_PLANIFICACION_ECOSISTEMICA_DE_LAS_CIUDADES.pdf (accedido el 30/11/2018).