

INTERACCIÓN DE UN FRACCIONAMIENTO PRIVADO CON SU ENTORNO

Interaction of a gated community with its environment

ARQ. LUIS LEONARDO LEDEZMA MORALES
Universidad De Lasalle Bajío
León, Gto. México
477 217 79 49
arq.leonardoledezma@gmail.com

Fecha de recibido: 13 julio 2013
Fecha de aceptado: 26 noviembre 2013

pp: 73-84



FAD | UAEMéx | Año 9, No 15
Enero - Junio 2014

Resumen

Este documento describirá la interacción de los fraccionamientos privados con su entorno; cómo éstos siguen tomando fuerza, mostrándose cada vez más sólidos, por lo que no permiten generar un sentido de apropiación e identidad carente de vivir la ciudad, con la necesidad de vivir en un lugar “enclaustrado” para sentirse seguro, dándole la espalda y en ocasiones auto-aislándose de la sociedad, sin importarle como ésta se comporta. El automóvil se vuelve pieza fundamental en la decisión de vivir en estas masas aisladas, ya que la mayoría de los sitios se encuentran alejados de la ciudad, esto implica estar apartado de los servicios de abasto; así como el alto costo que involucra vivir en estos lugares donde se paga por la seguridad; mantenimiento de áreas comunes que en ocasiones nunca se utilizan.

Palabras clave: fraccionamientos privados, fragmentación, segregación, automóvil, ciudad.

AbstrAct

This document will describe the interaction of how private gated community interact with their environment, as they are gaining strength and becoming a solid choice, giving the user an identity avoiding of living in the city, with the need to live in a “fenced” place to feel safe, giving his back and sometimes self-isolation from society without caring how the city behaves. The car becomes fundamental in the decision to live in these isolated masses, since most of these are far from the city, this means being away from supply services, as well the high cost of living in these places implies paying for security, maintenance of common areas that sometimes they never use.

Key words: private gates, divergence, exclusion, vehicle, city.

INTRODUCCIÓN

Los fraccionamientos privados se identifican por ser masas aisladas que no permiten mantener comunicación ni continuidad con lo que les rodea, caracterizándose por la incomunicación con su entorno. Visualmente la fragmentación se percibe por el tipo de construcciones; la arquitectura evocativa de lo comunitario; se le puede observar por los límites establecidos para separarse de la ciudad, en este caso se trata de calles convertidas en muros, zonas baldías que rodean al conjunto, perímetros formados por muros de contención que los hacen inaccesibles, siendo así las causas del aislamiento social hacia su entorno.



ImAGen 1

Fragmentación o segregación social-urbana <http://mediacionartistica.files.wordpress.com/2012/11/de-la-segregacion3b3n-a-la-inclusiva3b3n.jpg>
Consultado (2012)

No es una novedad que en las ciudades hayan iniciado significativas transformaciones en sus configuraciones morfológicas, las cuales se adjudican principalmente al constante crecimiento natural, expansivo y acelerado que éstas han sobrellevado.

Las consecuencias de este fenómeno globalizado que atentan de forma inevitable a la ciudad y su sociedad, en conjunto, son la clara desintegración urbana así como la dependencia del automóvil, trayendo como resultado una carente relación colectiva en la sociedad, ya que pasamos gran parte del tiempo detrás de un volante.

La producción espacial es uno de los ejemplos más evidentes del nuevo tipo de espacio urbano. Una característica interesante es el aislamiento mutuo, este reemplaza el patrón previo de la ciudad abierta e integrada.

ANTECEDENTES

La ciudad se presenta como un mosaico dependiendo de los usos de suelo, va tomando una forma irregular o simplemente sin forma, desaparece la fachada, aparecen conjuntos privados, es decir, la fragmentación es un atributo de la ciudad.

El Downtown postmoderno se apodera de todo lo consumible que la ciudad ofrece, devora la calle y vomita las viviendas muy lejos de sus paredes de vidrio. (Koolhaas, 2001: 272-273)

Desde hace algunos años se llevan a cabo numerosos estudios y proyectos sobre el tema de fragmentación y uso de las tierras. La ola de delincuencia que se está viviendo en todo el país aumenta el deseo y/o necesidad de aislamiento; cada día se crean nuevas microciudades, excluyendo al usuario y complicando su interacción con su entorno.

La escala urbana, así como las operaciones inmobiliarias desplazan las poblaciones desde los centros urbanos hacia los suburbios, configurando nuevas centralidades. Los promotores privados producen viviendas para un gran mercado inmobiliario que se rige por relaciones reguladas por la oferta y la demanda. Los fraccionamientos cerrados constituyen las nuevas formas que delinean el paisaje urbano, cuyos espacios colectivos son de uso exclusivo de cada comunidad. El espacio público tradicional se atomiza en múltiples espacios inaccesibles. (De la torre, 2010: 11-12)

Los fraccionamientos privados prometen seguridad, convirtiéndose en un espacio artificial y controlado, donde sólo conviven con los de “adentro”, y en ocasiones ni entre ellos, a éstos se les podría llamar “no-ciudadanos” ya que no participan del todo en la dinámica de la ciudad.

LA SEGREGACIÓN URBANA

El tema de la segregación urbana se define como una concentración de tipos de población dentro de un territorio dado.

En términos sociológicos, segregación significa la ausencia de interacción entre grupos sociales. En un sentido geográfico, representa desigualdad en la distribución de los grupos sociales en el espacio físico.

El paisaje urbano está marcado por la presencia de paredes altas y barreras múltiples, se caracteriza por la ausencia de peatones. Aunque la vegetación abundante y la arquitectura coloreada de tipo “mexicana contemporánea” de la mayoría de estos conjuntos altera la impresión general, el barrio se puede describir como una sucesión de pequeños *bunkers* residenciales. Estas zonas también están marcadas por la pre-

sencia de numerosos puestos de vigilancia privados, incluso afuera de los condominios, en lo que queda del espacio público. De modo que estos tipos de barrios residenciales evocan cada vez la “militarización del espacio urbano”.

La capacidad de la ciudad de proporcionar una imagen unitaria y sintética de sí misma, que evoque sus principales elementos, es fundamental. Las imágenes de síntesis de una ciudad pueden construirse extendiendo un determinado aspecto o una función, convirtiendo sus componentes espaciales y sensoriales en características permanentes.

De suerte que, la experiencia perceptiva del ciudadano con su entorno comienza con la comprensión de sus estructuras básicas, dentro de límites claros que le den sentido a su experiencia cotidiana. Mediante su orientación e identificación. (Guzmán, 2010: 16)

La relación de la ciudad, el entorno, la traza urbana, volumetrías, escalas, texturas y colores, pueden ser el punto detonante donde se fragmenta la ciudad, ya que se pueden utilizar como barreras o límites donde termina lo público y comienza lo privado.

Pocos son los habitantes que viven su ciudad. La recorren, van y vienen, pero no la disfrutan y no la conviven con sus vecinos y amigos. En el fondo la globalización con la computadora y teléfonos celulares empiezan a cambiar los valores culturales y forma de vida de los habitantes urbanos.

Dentro de este vertiginoso proceso de cambios urbanos y contrastes en que estamos inmersos, surge la pregunta ¿qué debemos hacer para que la planeación urbana recupere su validez y efectividad como un instrumento de regulación citadina y de cambio social? (Bazant, 2011)

La legibilidad de la ciudad es una cualidad visual específica. Es la facilidad con que pueden reconocerse y organizarse sus partes en una pauta coherente. Una ciudad legible hace que sus distintos sitios sobresalientes o sendas sean fácilmente identificables y se agrupan también fácilmente en una pauta global. (Lynch, 1984: 61-63)

Que aparezcan día con día más y más fraccionamientos privados no significa que sea un mal desarrollo, sin embargo, estos son puntos detonantes en la fragmentación, simplemente se debe encontrar la forma en que no sean tan agresivos en la traza urbana.

La exclusividad tiene por lo tanto un referente social y necesita ser salvaguardada y protegida mediante efectivos mecanismos de seguridad. Esto se logra mediante tres fórmulas: la presencia del muro perimetral, la cancelación del derecho al paso y los controles electrónicos: donde sólo podrán ingresar los residentes y sus invitados, para lo cual es indispensable acreditarse ante el guardia que custodia el acceso.



ImAGen 2

La favela de Parisópolis izquierda y el barrio privado de Morumbi derecha. Contrastes espaciales (Sao Paulo Brasil)

http://3.bp.blogspot.com/-NffB2NdFtr8/T1B-inPmjEI/AAAAAAAAAHg/uV_1_nUW7II/s1600/IMG_NEW2.jpg. Consultado 2012

Es precisamente el levantamiento de esas bardas circundantes el elemento utilizado para hablar de los fraccionamientos cerrados como una irónica metáfora de la ciudad medieval. La ecuación barrio con candado - espacio defendible, vinculando esta idea de seguridad física, pero también a la generación de un mundo con “gente como uno”. (Cabrera, 2001)

CASO GRAN JARDÍN

En la ciudad de León, Gto. Existe un fraccionamiento privado llamado Gran Jardín.



ImAGen 3

Fraccionamiento Gran Jardín en León, Gto. México <http://forum.skyscraperpage.com/showthread.php?p=2785908>

Consultado 2012

Este fraccionamiento ha tenido mucha demanda debido a múltiples factores como la seguridad, áreas verdes, casa club, campo de golf, entre otros, se ha visto crecer de forma inmesurada, y sigue creciendo día con día devorando lo que ese a su paso como parcelas, rancherías, zonas de cultivo, etc., dicho fraccionamiento queda totalmente aislado de los servicios, ya que se podría considerar como un suburbio de la ciudad, quedando a disposición del automóvil -incrementando de forma considerable el parque vehicular-, ya que sólo con un automóvil se pueden llegar a los servicios debido a que las distancias que existen son bastante prolongadas, además que la topografía de dicho lugar no ayuda en nada al usuario que podría desplazarse a pie, se pueden observar las calles de este fraccionamiento siempre vacías, de hecho existe transporte interno para el personal de servicio, en un intento por solucionar este problema se optó por llevar los servicios dentro del fraccionamiento, tales como lavanderías, peluquerías, pequeñas tiendas así como licorerías etc.



ImAGen 4

Plaza interna en el Fraccionamiento Gran Jardín en León, Gto. México
Foto: Luis Leonardo Ledezma Morales (2013)



ImAGen 5

Comercio interno en el Fraccionamiento Gran Jardín en León, Gto. México
Foto: Luis Leonardo Ledezma Morales (2013)



ImAgen 6

Transporte interno en el Fraccionamiento Gran Jardín en León, Gto. México

Foto: Luis Leonardo Ledezma Morales (2013)

Se ha resuelto en cierta forma dicho problema, sin embargo, la interacción con su entorno disminuye de forma considerable, ya que el usuario disminuye el interés de participar en la dinámica de una sociedad y sólo se enfoca en salir para lo necesario y si es que éste necesita algo de “fuera”.

EL AUTOMOVIL

El problema del transporte no es la carencia de calles, autopistas, estacionamientos o puentes, sino las causas que inducen a multiplicar las necesidades de desplazamientos, cada vez más frecuentes y distantes.



ImAgen 7

Anuncio publicitario “The American Way of Life” Estados Unidos

<http://creartehistoria.blogspot.mx/2011/08/american-way-of-life.html>

Consultado 2012

La accesibilidad del automóvil al centro de las ciudades, es una de las causas de la segregación espacial, y más que dar respuestas a una demanda existente con anterioridad, la crean, permitiendo que las viviendas estén cada vez más alejadas del lugar de trabajo, de los centros comerciales, de enseñanza y de los servicios en general. “La separación de actividades aumenta la demanda del transporte”. (Santamarta, 2003: 7-8)

Una política decidida, clara y bien estructurada, para reducir la necesidad de desplazarse y para orientar la demanda hacia los modos más eficientes de transporte, significaría una sensible reducción del consumo de energía, de la contaminación atmosférica y del ruido, menor ocupación de espacio, reducción del tiempo empleado en desplazarse, menor número de accidentes, inversiones más reducidas en la infraestructura viaria y una mejora general de la habitabilidad de las ciudades.

Disminuir las necesidades de transporte, tanto en el número de desplazamientos como en la longitud de éstos, debería ser el norte que presida la política en el sector, lo que indudablemente no es fácil, dada la segregación espacial y social de las áreas metropolitanas, la inercia en los hábitos de vida.

Una ciudad compacta de alta densidad, con viviendas, oficinas, comercios, guarderías, escuelas, hospitales y áreas de esparcimiento mezcladas, con un severo control del empleo del automóvil, podría ser una buena alternativa a los problemas actuales.



ImAGen 8

Foto de la CTA estructura para tren elevado

Chicago, Ill., USA

<http://travel.aol.co.uk/2012/04/24/man-electrocuted-and-killed-while-urinating-on-subway-chicago/>

Consultado 2012

Movimientos como el de promover el coche compartido, deben formar parte de una nueva política encaminada a reducir el uso del automóvil, así como el empleo de transportes alternativos, claro que se necesita todo un movimiento en la infraestructura, como senderos peatonales

seguros, ciclovías en buen estado y libres de contacto con el automóvil para evitar accidentes, además, la ciudad de León ha crecido de manera abrupta y sin un buen plan de desarrollo, ésta necesita ya un transporte ligero y económico y no la solución que hasta ahora tenemos “las orugas”.

Una ciudad está constituida por llenos y vacíos, por presencias y ausencias, por memorias y también por olvidos. En una ciudad quedan atrapados los instantes pasados, las voces, las huellas de lo que fuimos y de lo que, muy a nuestro pesar, jamás llegaremos a ser. Toda ciudad es un organismo atravesado por infinitas tensiones, un invisible entretejido que relaciona de manera más o menos evidente cada elemento entre sí y con la totalidad. (Liendivít, 2003)

CONCLUSIONES

Una de las mayores virtudes de una ciudad es la conformación de espacios que incentivan a una sana convivencia social, que refuerzan el sentido de barrio y que profundizan en la formación de una comunidad y todo lo que la palabra implica.

La correcta configuración de trama urbana propicia el encuentro de actividades y potencializa el contacto personal; ya que los lugares de trabajo, los servicios, la educación, la recreación y la vivienda; se unifican para ser habitadas constantemente, para ser ocupadas por el ciudadano; generando un sentido de apropiación y de pertenencia; al final culmina en un cuidado en común del sitio.

No se pretende sugerir que el vivir enclaustrado sea un error; pero si es importante reflexionar sobre el derecho que se tiene a la ciudad por el hecho de vivir en ella; y cómo el segregarse no es sinónimo de seguridad.

La fragmentación social con el creciente desarrollo de los fraccionamientos privados, sin una previa reflexión sobre los modos de vida y las costumbres del ser humano y sin un certero estudio del contexto y entorno citadino, conduce a la expansión desmedida de las periferias urbanas; logrando que la ciudad se convierta en una serie de redes y enlaces vehiculares para llegar a sitios específicos; privando al hombre del derecho que tiene hacia su misma ciudad.

Como conocedores y actores del espacio, es nuestra responsabilidad sensibilizarnos hacia el uso del mismo, buscando una equidad social y la inclusión en cada decisión urbana que se tome; propiciando la generación de una verdadera comunidad a la que se tiene derecho.

FUENTES CONSULTADAS

BIBLIOHEMEROGRAFÍA

1. Campos, José (1993) *Transformaciones de la arquitectura y la ciudad*, Edit. UNAM, México.
2. De la Torre, Mariana, (2010) *Espacio público y capital social*, Edit. Universidad de la Salle Bajío, México.
3. Guzmán, Alejandro (2010) *De la ciudad collage a la megalópolis*, Edit. Universidad de la Salle Bajío, México.

MESOGRAFÍA

4. Bazant, J. (2011) “Introducción” en *Fragmentación urbana y desastre ambiental. Arquitectos*, disponible en: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/11.132/3896>, Consultado el 1 de junio del 2013
5. Cabrales, L. y Canosa, E. (2001) “La ciudad blindada” en *Segregación residencial y fragmentación urbana: los fraccionamientos cerrados en Guadalajara*, disponible en: <http://148.202.18.157/sitios/publicacionesite/ppperiod/espiral/espiralpdf/Espiral%2020/214-244.pdf>, Consultado el 11 de junio del 2013
6. Dibella, Bernardo, (2011) “Los fraccionamientos privados, voluntarios guetos modernos” en *Periódico Ketzalkoatl*, disponible en: periodicoketzalkoatl.wordpress.com/2011/03/09/los-fraccionamientos-privados-voluntarios-guetos-modernos/#comments, Consultado el 9 de noviembre del 2011
7. Giglia, Ángela (2009) “Espacio público y espacios cerrados en la ciudad de México”, disponible en: http://www.uam-antropologia.info/web/articulos/giglia_art01.pdf, Consultado el 9 de noviembre del 2011
8. Guerrien, M. (2010) “La dinámica de cerramiento residencial, En arquitectura de la inseguridad, percepción del crimen y fragmentación del espacio urbano en la zona metropolitana del valle de México”, disponible en: http://hal.archives-ouvertes.fr/docs/00/05/40/63/PDF/Arquitectura_de_la_inseguridad.pdf, Consultado el 20 de junio del 2013
9. Koolhaas, Rem – Boeri, Stefano – Kwinter, Sanford – Ulrich, Hans – Tazi, Nadia, (2001) *Mutaciones*, Edit. Actar
10. Liendivit, Z. (2003) “Las villas de emergencia y la producción de espacios urbanos” en *Contratiempo revista de pensamiento y cultura*, disponible en: <http://www.revistacontratiempo.com.ar/radicacion.html>, Consultado el 25 de junio del 2013
11. Lynch, Kevin (1984) *La imagen de la ciudad*, Edit. Gustavo Gil
12. Rosas, Jesús (2006) Tesis, *Fraccionamientos cerrados y privatización del espacio público*, Edit. Colegio de Sonora, México.
13. Santamarta, J. (2003) “El problema de la accesibilidad, El automóvil devora la ciudad”, disponible en: <http://www.nodo50.org/worldwatch/ww/pdf/auto.pdf>, Consultado el 9 de noviembre del 2011