



**ARQUITEXTOS**  
**LUIS J. GROSSMAN**

---

## **BUENOS AIRES Y LA TEORÍA DEL “NO LUGAR” (Luis J. Grossman)**

---

En un trabajo titulado “Espacio y alteridad”, el teórico francés Marc Augé plantea un concepto novedoso que puede resultar muy útil a la hora de revisar y calificar los espacios arquitectónicos urbanos.

Se trata del “no-lugar” [...]

Para aclarar muy en síntesis la idea de Augé puede decirse que son “no-lugares” aquellos sitios en los cuales el usuario no encuentra relación alguna de historia, de pertenencia o afectiva. Así, desde una cabina telefónica a una autopista, desde una estación de subterráneo a un aeropuerto, desde un shopping centre a una estación de servicio, estamos ante casos típicos de “no-lugar”.

Esta denominación no implica necesariamente un juicio negativo: es razonable que una ciudad contenga lugares y no-lugares (apropiándonos ya del rótulo de Augé), pero hay que reivindicar para la calle –esa pieza básica del diseño urbano- la categoría de auténtico lugar, porque contiene los ingredientes aludidos más arriba en diferentes niveles (historia, pertenencia y, en muchos casos, afecto), aunque desde hace tanto tiempo ha sido tan maltratado. Y al respecto viene a la memoria el caso del Pasaje Seaver y la autopista 9 de Julio.

Como el Pasaje Seaver pertenece ya al registro de los memoriosos, habrá que recordar una hermosa escalinata que bajaba desde la calle Posadas, se recorría después de una cuadra para llegar a la avenida del Libertador. Esa cuadra era el pasaje al que me refiero, con un clima especial, casi provinciano, por la calma y las proporciones de los edificios que lo flanqueaban, donde jugaban los chicos de los alrededores a salvo de los peligros del tránsito de las arterias céntricas.

Nadie discutiría, pues, que el Pasaje Seaver era un auténtico lugar situado entre el Socorro y la Recoleta, un sitio en el que se ubicaban ateliers de pintores y fotógrafos notables junto con escritores y periodistas.

En esa ubicación hay ahora una estación de servicio (no-lugar) instalada debajo de una autopista (no-lugar). No se vea en estas líneas un tono meramente nostálgico, pero lo que la ciudad no hace (y ese es el núcleo de esta nota) es crear las condiciones de existencia y realización del hombre urbano.

Para eso deberían mejorarse las cualidades de uso y mantenimiento de los espacios, lo que comienza por las calles y plazas.

[...] ¿Qué obra hizo Buenos Aires para crear las condiciones de existencia y realización del hombre urbano?

Porque ni Florida ni Lavalle pueden entrar en lo que se da en llamar “áreas peatonales”, son simples corredores para el movimiento de peatones que carecen de lugares para sentarse, estar o encontrarse, para reposar o detenerse. En Buenos Aires nadie puede sentarse en la calle a menos que tenga dinero para pagar un café u otro berbaje.

Quizá se entienda ahora un poco mejor a qué me refiero cuando hablo de “lugarizar” la ciudad.

## ACERCA DEL PROBLEMA DEL TRÁNSITO (Luis J. Grssman)

---

[...] Aumentar la cantidad de estacionamientos subterráneos parece ser una de las prioridades en la escala de valores de la máxima autoridad municipal, y eso motiva nuestra alarma.

[...] más que emprender líneas claras y definidas encaminadas al mejoramiento del transporte colectivo y marcar esta tendencia, se vuelve al recurrente argumento de aumentar los estacionamientos subterráneos en la zona céntrica.

Si el objetivo es mejorar las condiciones de vida de la ciudad, incentivar el acceso de automovilistas puede resultar un factor regresivo.

[Jan] Ghel relató una historia contada en los Estados Unidos que es, me parece, muy ilustrativa a propósito del asunto que intentamos exponer. Un señor, al comprobar que un zorrino se introdujo en el sótano de su casa, llama a un amigo para pedir su consejo y desembarazarse de esa pestilente presencia. El amigo le sugiere esperar a la noche y colocar una hilera de trocitos de pan en dirección al bosque vecino: de esa manera, el zorrino volvería allí de donde había venido. Así lo hizo el protagonista de la historia y, a la mañana siguiente, el intruso se había marchado. La sorpresa fue que esa noche no había un zorrino en el sótano: había dos.

## VOLVER AL BARRIO (Luis J. Grssman)

---

Quizá sea esta ocasión propicia para discutir acerca de un asunto que merece más atención: la pérdida de identidad de los barrios y la imprescindible recuperación –por parte de sus residentes- del sentido de pertenencia sobre su terruño.

[...] El intendente de Córdoba, Rubén A. Martí, en un programa de “desconcentración-descentralización” de su ciudad, impulsó las obras para construir diez centros de participación comunal en otros tantos sectores de la capital cordobesa. Ya se inauguraron los centros Argüello y América, proyectados y dirigidos por el arquitecto Miguel Ángel Roca. Hay cuatro centros en construcción y su programa establece como propósito esencial mejorar la calidad de atención a los vecinos usuarios; fortalecer y perfeccionar la democracia a través del impulso de la participación ciudadana, fortalecer la capacidad de decisión, lograr equidad y eficacia en la gestión municipal, modernizando y desburocratizando su funcionamiento, y promover nuevos polos de desarrollo económico a la vez que se descongestiona el centro de la ciudad y se apoya su sustentabilidad ambiental. El fin último de estos enunciados de la Intendencia cordobesa es – aunque para algunos resulta obvio- mejorar la calidad de vida de los habitantes.

[...] León krier opina al respecto que “todas las cosas que uno necesita (se refiere al abastecimiento, servicios, cultura) deberían estar a 10 minutos de caminata” de nuestra casa.

Esto significa que un barrio deberá contar con estas facilidades y con las gratificaciones sensoriales que llenen de placer el trayecto de esos diez minutos...

## MÁS ACERCA DEL NO-LUGAR (Luis J. Grssman)

---

Me parece pertinente recordar en forma acotada algunas precisiones de Augé en cuanto a este tema [no-lugar]: “Si un lugar puede definirse –afirma el pensador francés- como lugar de identidad, relacional e histórico, un espacio que no puede definirse ni como espacio de identidad no como relacional ni como histórico, definirá un no-lugar”.

Como hay que cuidarse de las claves estereotipadas, conviene puntualizar que las distinción de Augé sirve para que arquitectos y urbanistas verifiquen la índole de los recintos que proponen para el uso de la gente.

En tal sentido, los no-lugares son un producto de la homogenización de las necesidades y los comportamientos de consumo del mundo contemporáneo. Como tales, no pueden ser repudiados, pero cabe prevenir su avance indiscriminado en detrimento de los lugares antropológicos imprescindibles para la gratificación de los seres humanos.

Porque en el mar de incertidumbres en el que uno se mueve hay algunas pocas certezas, y una de ellas afirma que la ciudad debería posibilitar el disfrute vital de sus habitantes.

## PEATONES DEL MUNDO, ¡UNÍOS! (Luis J. Grssman)

---

Los que lo vieron difícilmente pueden olvidarlo. Era un dibujo animado de Walt Disney, que ubico aproximadamente en la década del cincuenta, en el que su personaje Dippy (hoy Goofie) sufría una transformación a lo Jeckill y Hyde cuando subía a su automóvil y empuñaba el volante. Los ojos se le inyectaban en sangre, su ánimo se enardecía y comenzaba a arremeter contra los peatones entre gritos e insultos. Olvidaba Dippy que pocos minutos antes él mismo pertenecía al grupo de caminantes que ahora lo enfurecía.

El fenómeno tan gráficamente descrito en la caricatura sucede todos los días con un agravante: en los años transcurridos desde la fecha del filme de marras, nuestra sociedad ha subestimado progresivamente la noción de lo peatonal, al extremo de que hoy muchos no sabrían de qué lado se ubica el doctor Jeckill (el bueno), si el del viandante o el del conductor.

La condición peatonal es esencial en las definiciones genéricas de los seres humanos. Vale decir –aunque pueda parecer demasiado obvio- que somos antes que nada caminantes. Y después, mucho después, ecuestre, carreros, ciclistas, motociclistas, automovilistas, acuanautas y aeronautas. Con el tiempo, y dentro de la cultura urbana de este siglo, aquella condición esencial fue subordinada al avance de los vehículos tripulados.

