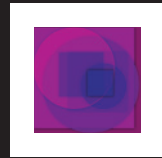


II. Práxis

INTERIORES URBANOS Y ESPACIOS
DE ESPERA EN LA CIUDAD DE MÉXICO

Bruno Cruz Petit



Resumen

Los llamados “interiores urbanos” (Giunta, 2009; Attiwill, 2011; Feliz, 2020) cuestionan la noción tradicional de interior como espacio completamente privado y predominantemente doméstico. La expansión del diseño en todo tipo de esferas de la vida cotidiana ha promovido lugares semicerrados o totalmente cerrados en la ciudad, los cuales, por un lado, constituyen espacios públicos donde el usuario muestra distintos “estilos de espera” (Lofland, 1973), y por otro, se viven como una discontinuidad respecto al exterior; en ella, el cierre impone un cambio de ritmo en el quehacer del usuario, una pausa que el diseño y el ambiente moldea anímicamente. En el caso de los espacios de espera (como en el andén del metro, en el interior de un cajero de banco y en un *shopping center*, los casos de estudio que se presentan aquí), los usuarios se enfrentan a la tarea de dar contenido a una temporalidad detenida. La interacción con las visuales, el clima acústico, el confort ambiental y las posibilidades de movilidad corporal son elementos a tomar en consideración en una descripción cualitativa de espacios y prácticas que sustenta la discusión final sobre diseño de espacios de espera en interiores urbanos.

Introducción

“Interior urbano” es una expresión que, en un primer momento, puede causar confusión, pues une dos términos aparentemente opuestos. Al carácter de oxímoron se le une la ambigüedad intrínseca a cada término, dados los numerosos enfoques con los que se abordan la ciudad, el espacio público y el interior doméstico. Interior hace referencia a un espacio cerrado, semicerrado, y a su representación (gráfica, simbólica, cultural; Ch. Rice, 2007); puede contener interioridad (McCarthy, 2005), ser además un lugar, un hogar. Por otra parte, urbano es un término amplio, polisémico, ambiguo, cuyo significado puede ir desde el más clásico (relativo a la ciudad, a lo exterior y público) hasta el que se refiere a un estilo de vida.

W. Benjamin (2005) inaugura la reflexión no sólo sobre el interior como categoría cultural sino sobre su proyección en la ciudad. En sus escritos sobre el París del siglo XIX, el escritor alemán habla de las galerías que atraviesan edificios (como el Pasaje de los Panoramas de 1817), flanqueadas por comercios e iluminadas cenitalmente por la luz natural y por luz de gas, como de nuevos templos para la mercancía. La fascinación producida en el ciudadano proviene de su carácter interior, siendo éste (como se señala en otros capítulos de la obra) el ideal del burgués. Los rótulos de las tiendas, nos sugiere este escritor, recuerdan la decoración en las casas dada por cuadros al óleo; los quioscos de periódicos a las bibliotecas privadas; los bancos a los muebles de dormitorio. La idea de “cuarto urbano” (que L. Kahn recrea en dibujos de 1972) ya está en estas páginas escritas a finales de los años veinte, pero no publicadas hasta finales de siglo en Alemania. En este mismo país, P. Sloterdijk (2003, 2005) retoma la propuesta de Benjamin, pero ya no escoge la arquitectura de los Pasajes (que fue una fórmula seminal, pero no extrapolable por las

limitaciones de espacio intrínsecas a su construcción), sino el Crystal Palace construido por J. Paxton para la Exposición Universal de Londres de 1851. Éste aparece como modelo de lo que será el espacio comercial del siglo XX; con un desarrollo de la absorción de mundo exterior en un interior que proporciona un útero para masas infantilizadas, símbolo del capitalismo y la globalización.

La lógica arquitectónica del mercado ha sido paralela a la extensión del diseño en nuestra era del Antropoceno. Del mercado al aire libre se pasó al mercado techado, al bazar en calles cubiertas, y a las galerías insertas en cuadras de edificios. El shopping *mall*, finalmente, permite la regulación de todas las variables ambientales; temperatura, luz, sonido, entre otras. Integra lo público en el interior construyendo una nueva arquitectura. Al permear esta idea en otros espacios de la ciudad como aeropuertos y espacios corporativos, los autores han tendido a pensar que la ciudad iba a quedar invadida por este tipo de interior continuo e inmenso.

E. E. Giunta (2009) publicó un artículo pionero en el uso del término “interior urbano” en el mismo título del trabajo. En el mundo líquido de la posmodernidad, con una arquitectura que contempla no sólo sólidos y espacios, sino también actores, flujos, información, el diseño de interiores urbanos es una oportunidad para decodificación de las nuevas necesidades “bárbaras” (los nuevos usuarios que reúsan y rediseñan la ciudad), permitiendo que los espacios sean capaces de estructurar escenarios donde el evento define tanto al espacio como su forma.

Para Suzie Attiwill (2011) la relación del diseño de interiores con el urbanismo abre nuevas vías de reflexión sobre cómo abordar la creciente densidad en las ciudades de todo el mundo. A su juicio, el término “interior” aplicado a la ciudad, plantea una problemática creativa, la de insertar interiores en relación con un exterior y una envolvente exterior dinámica, contingente, cambiante.

Jonathan D. Solomon (2014) prefiere usar la expresión “urbanismo interior” como categoría adecuada para describir la densidad urbana de Hong Kong, con una proliferación de artefactos, recursos arquitectónicos (pasarelas de transeúntes que atraviesan calles y oficinas, conectan centros comerciales y nodos de transporte), y ambientes socialmente diferenciados (cada uno con calidad de aire y olor particular). En el urbanismo de Hong Kong, la atmósfera tiene implicaciones en el orden social similares a otros atributos del espacio (ubicación, morfología). Para este autor, la interioridad no es una distinción puramente disciplinaria o espacial, sino un marco teórico para entender el orden social. Uno de los casos de estudio que escoge es el edificio principal del HSBC, cuya planta abierta debajo de las salas bancarias suspendidas, acoge los domingos a los trabajadores domésticos extranjeros que se reúnen en su día libre por mandato del gobierno. El espacio y el usuario forman un todo susceptible de analizarse de manera interdisciplinar.

Método

Para el presente estudio se empleó una metodología cualitativa basada en la observación etnográfica sobre el terreno. J. Spradley (1980) muestra cómo podemos utilizar la observación utilizando tres pasos. En un inicio se realizan observaciones descriptivas que nos dan una visión amplia del objeto de estudio. El segundo paso son las observaciones enfocadas, y el tercer paso son las observaciones selectivas. Para concretar y estructurar la observación, Spradley recomienda describir una situación social utilizando nueve dimensiones. Y éstas son las dimensiones: espacio, actor, actividad, objeto, acto, evento,

tiempo, objetivo y sentimiento. En las anotaciones de campo de los casos que se realizaron, el trabajo se concentró en la actividad, el actor y el espacio.

1. La espera en el sistema Metro de la Ciudad de México

En la Estación Chilpancingo, a las 11 de la mañana, el andén se encuentra muy tranquilo, aún no es hora pico. Me dedico a describir personas que esperan la llegada del vagón, concentrando mi observación en aquellas que viajan solas. Observo la dirección de su mirada, su posición en el andén, el modo en que llevan sus bolsas o mochilas, la postura de su cuerpo. En caso de detectar patrones que se repiten los anoto en la libreta, con la idea de encontrar tres perfiles de usuario que vea recurrentemente.

No demoro mucho en pensar una primera clasificación de los pasajeros: los que se dedican a ver el celular y los que no. A los primeros, los llamaré usuarios activos; aprovechan la espera para mandar mensajes, leerlos o navegar en la red. El espacio y su diseño no es protagonista de su atención, pero la acompaña posiblemente en dimensiones no necesariamente visuales (olfativas, acústicas...). Dentro del grupo de los que no usan el celular destacan dos subgrupos; los que miran a la vía en la dirección por la que llegará el próximo tren (los llamaré, los expectantes) y los que dirigen la mirada hacia otros lugares (los llamaré los meditativos).

Como representante del primer grupo quiero describir a un chico joven situado en la zona más alejada de la vía, cerca del muro. Lleva la mochila colgada de un solo hombro, el izquierdo, y el teléfono en la mano derecha. Inclina el peso de su cuerpo de un lado y cuando escribe el mensaje inclina más su rostro. No parece preocupado por la llegada del metro, se ha situado en una zona del andén con poco flujo de pasajeros y sabe que no interrumpirá el paso de nadie.

Su estilo de espera es despreocupado respecto a la llegada del metro. El centro de atención es la pantalla del teléfono, que le permite acceder a información laboral o social. En el caso que esté ocupado en resolver asuntos laborales, el usuario está usando el andén del metro como lugar de trabajo, simbólicamente transforma el andén en una oficina móvil. En el caso que resuelva asuntos personales o de ocio, está transformando el espacio en un espacio privado, como sería la sala de su casa, desde la cual se conecta con seres queridos, que le dan ánimo o seguridad para proseguir con su vida cotidiana.



Imagen 1. Interior de estación del metro. Ciudad de México. Fuente: Bruno Cruz Petit (2021)

En cuanto a ejemplo del usuario expectante me fijo en un chico que se ubica en un punto cercano a la vía, mirando en la dirección en la que llegará el tren. Carga en la espalda una mochila colgada de ambos hombros, lleva puesto un chaleco amarillo. Tiene las manos en los bolsillos. En algún momento ha mirado su reloj. La espera del metro es para este usuario una actividad que concentra su atención. Su estilo de espera revela concentración, orden (la postura corporal es sólida), conexión con la función de la arquitectura circundante. La actividad del usuario acepta y potencia la denotación semiótica del espacio, la de un área de espera de transporte público; el carácter simbólico de la espera es paralelo al del espacio concebido como “no lugar” (Augé, 1992), lugar de transición que existe en la medida en que posibilita al viajero acceder a otros lugares. En ocasiones, el cuerpo transmite una inquietud que ilustra el anhelo por escapar del “no-lugar”.

El estilo de espera “meditativo” se ve claramente en un señor mayor, sin mochila ni teléfono, que se coloca apoyado en el muro del andén. Su indumentaria es austera. Une sus manos bajo su vientre y mira enfrente, a las personas del andén opuesto. Ocasionalmente, gira su rostro para ver a las personas de su mismo andén. Forma parte del grupo de usuarios que miran a las vías del tren pensando en sus cosas o diversifican su atención sin concentrarse en un solo punto por mucho tiempo. Este tipo de usuario tiene un estilo de espera relajado, valora, muy probablemente, las posibilidades visuales que le ofrece el entorno del metro, o en otros. A nivel simbólico, el espacio aparece como un lugar, no sólo un medio para acceder a otros lugares. Se recrea el espacio como lugar valioso, con una inmersión en sus posibilidades fenomenológicas. Algunos viajeros miran las vías del tren (quizás recordando películas en las que las vías son protagonistas de una acción trepidante), o a otras personas cuya apariencia les ofrece oportunidad para desplegar la imaginación (literaria, sociológica).

Quisiera mencionar algunas regularidades observadas. En el grupo de los activos abundan chicos con la mochila colgada simétricamente situados frente a la vía, sin temor a la cercanía del teléfono respecto a la llegada del tren. Algunos pasan a actitud de expectantes y guardan su teléfono, pero otros están con la mirada fija a la pantalla hasta que entran en el vagón. Como tendencia minoritaria cabe señalar al grupo de los que comen algo, traen paquetes, varios cargan un abrigo; suelen estar en actitud expectante o meditativa, pero también concentrados en los objetos que llevan. Como caso aislado, vi una persona leyendo un diario deportivo, en papel.

2. Metrobús: estación Santa Cruz Atoyac

El diseño de las estaciones de Metrobús reconfigura la idea de parada de autobús y le da una sobredimensión para acercarla a la idea de estación de metro, el transporte eficiente por excelencia. Para ello, toda la calle se ve transformada para albergar una estructura de grandes dimensiones, un interior urbano semicerrado en el que la espera esté cobijada por una estructura longitudinal, cubierta con un domo semitransparente, sobre una plataforma sólida, notoriamente elevada respecto al nivel de la banqueta. El esqueleto que aglutina el ensamblaje arquitectónico, dotado de luces, pantallas, torniquetes y cajeros, también revela una contundente permanencia en el paisaje urbano. Se trata de la recreación de andén del metro subterráneo, en este caso al aire libre, y en una plataforma más estrecha, con menos espacio para la espera, lo que provoca cierta aglomeración en horas pico.

Los usuarios ingresan al Metrobús a través de una rampa que los conduce a los torniquetes y cajeros, umbral contractual que permite el acceso a la plataforma de espera, con tramos diferenciados según el género y la dirección

de ida o regreso. La circulación a las aperturas no es totalmente inmediata, pues hay que ubicar el tramo y elegir estar cerca de la puerta o sobre la fachada opuesta, en la que una barra permite el apoyo de la espalda. Cualquier otra forma de reposo que no sea de pie no se contempla. Las visuales son sobre los carriles del tráfico, al final hay un baño y en el piso, una banda amarilla subraya la separación entre un estrecho canal circulatorio y dos espacios adyacentes.



Imagen 2. Interior de una parada de metrobús. Ciudad de México.

Fuente: Bruno Cruz Petit (2021).

Los estilos de espera son similares a los detectados en el metro en el caso del Metrobús: la vista sobre el bus de llegada, que es interesante para varias personas muy cercanas al borde de la estación, no es fácil debido a la presencia de las mamparas acristaladas que separan el andén de la calle.

3. Interior de un cajero bancario (Banco BBVA, en División del Norte)

Es un interior donde abundan las características del no lugar augeniano: identidad inexistente (espacio corporativo estandarizado), carácter transitorio pronunciado (no se deja lugar a una espera sentado o actividad alguna que no sea la del uso efímero del cajero), vinculación del usuario al lugar por medio de rótulos (avisos, indicaciones). No se pretende reunir cualidades de interioridad. Con umbral prácticamente transparente (puertas y cierre acristalado) la conexión a la calle es notoria, aumentada por la previsión de una fila de espera que se prolonga en la banqueta, donde también se prolonga el diseño normativo de la circulación y los espacios de espera. Algunos usuarios se resisten a seguir la posición de espera reglamentada en el suelo de la calle (en el interior la fila ya es más clara) por lo que es común que se pregunten, al llegar al banco, cuál es la forma de la fila o quién es el último.



Imagen 3. Interior de un cajero bancario. Ciudad de México.

Fuente: Bruno Cruz Petit (2021).

En el interior hay varios lugares de fila previos al paso al muro en el que se encuentran los cajeros. En esa transición, las indicaciones en el suelo sobre las distancias concuerdan la práctica de las personas, destinadas a tener la máxima privacidad en sus movimientos y visualización de las cantidades de dinero que poseen, sacan o transfieren. La espalda de los clientes es la visión que domina en los recién llegados, junto con el muro curvo, el piso de loseta

(que en el momento de la visita estaba siendo aseado). El cuerpo protege así cualquier interferencia visual sobre la operación realizada. Se ha comparado el acto de consultar saldo y retirar dinero como una réplica moderna del acto de la confesión en los confesionarios de las iglesias. Las cantidades ahorradas serían el equivalente de las virtudes y las cantidades no acumuladas o que se deben serían los pecados confesados en el espacio recluso del confesionario (aquí la relación no es con un sacerdote sino con una pantalla). Este carácter íntimo (o sagrado, según la interpretación anterior) que no tiene más protección respecto a los demás que la distancia de unos metros y el propio cuerpo se revela también en la lentitud de las operaciones, que contrastan con la velocidad de la máquina y también con la paciencia de los clientes formados en la fila del cajero.

4. Plaza City Shop Félix Cuevas

Se accede a la plaza por unas escaleras mecánicas rodeadas de un cubo acristalado con vistas a la calle. En el interior, dos escaleras de mayor tamaño comunican dos niveles que comparten un mismo domo, con restaurantes y comercios perimetrales cuyos carteles establecen el carácter comercial y de ocio del lugar.



Imagen 4. Entrada y Hall, respectivamente, en City Shop Félix Cuevas. Ciudad de México.

Fuente: Bruno Cruz Petit (2021).

El comercio más visible es Starbucks, ya que ocupa no sólo una pequeña superficie cercana a la entrada, sino que tiene un área de sillas y mesas en el centro mismo del primer nivel, flanqueadas por macetas de poca altura que no llegan a ocultar las escaleras mecánicas. Abundan en ese nivel postes que son puntos de luz, el cartel de Starbucks, siendo elementos verticales que puntúan

la enormidad del espacio, junto a dos palmeras, simétricamente colocadas al lado de las escaleras. A las palmeras se les ha añadido una decoración helicoidal en sus troncos, a base de series de luces festivas, como para evento nocturno tropical. También reciben al visitante unas letras de gran escala, retomando la moda de las letras escultóricas que marcan hitos turísticos urbanos para tomarse *selfies*. La cúpula de la plaza está decorada con una geometría orgánica que recuerda los parques temáticos infantiles. Además del elemento festivo (el factor entretenimiento) hay otros dos principios organizadores del diseño se destacan en este entorno: la apertura y el movimiento.

Los restaurantes se muestran semiabiertos o con fachadas de cristal, a través de las cuales la vista puede llegar a percibir no sólo mesas, sino incluso hasta una parte del interior de las cocinas. Ya he señalado que las sillas de la franquicia de café están a la vista de todos, en dos hileras que dejan en medio numerosos metros dedicados al espacio de circulación. Los muros de transición entre niveles son curvos, y su convexidad-concavidad añade sensación de movimiento a un espacio estructurado por las escaleras de subida, de bajada y la abundante área dedicada a la circulación de clientes, también entre las sillas de Starbucks. El espacio no transmite reposo más que por contraste con la calle: luminosidad atenuada y ausencia de tráfico rodado.

Conclusiones

A modo de conclusión se puede afirmar que la espera forma parte del universo de los interiores urbanos comerciales y de transporte; complementa y coexiste con la circulación. Tres estilos de espera definen relaciones distintas con el espacio en los interiores urbanos de transporte. Por su parte, el interior urbano

comercial presenta una apertura y un movimiento que se yuxtapone a los espacios de restauración y de transición, donde hay una pausa en la circulación de los usuarios. La inclusión de lo interior en el exterior urbano (la sala, el *hall* en el centro comercial, que ralentiza el movimiento) es paralela la inclusión de lo exterior en el interior (la calle y plaza en el *mall*, que acelera el movimiento); lo híbrido entre ambas estrategias muestra que el ideal del capitalismo no es la seguridad que proporciona lo interior (el regreso a una esfera ideal, según Sloterdijk) sino la ganancia, el intercambio y el control; en la era de la crisis de la ciudad se usó el modelo del Crystal Palace y el *mall* de Victor Gruen (*Southdale Mall* en Minnesota de 1956) para poder facilitar el consumo. Sin embargo, el rescate y resurgimiento de la ciudad como mercancía (turismo, gentrificación) cambió el contexto y se pudieron conectar dos ámbitos, interior y exterior, totalmente comercializados. Hoy, el ideal es la transparencia, ver y ser visto, estar en un interior como si fuera un exterior y viceversa. La diferencia marcada entre exterior e interior especializa y zonifica el espacio de una manera que se ha visto que no es tan rentable como la superposición de programas, actividades y funciones. Para la ganancia la circulación es un principio básico: se trata de que las personas no permanezcan muchas horas en el restaurante o a pie de calle. Sin embargo, una circulación sin consumo tampoco es el objetivo. Se trata entonces de crear paradas, pausas, para que la seducción de la compra pueda operar; los umbrales generan estas pausas, la lentitud de las escaleras, las filas para comprar, entrar en el restaurante o ser servido, configuran un universo comercial más lento de lo que podríamos imaginar en un mundo de consumo acelerado, que ya se da sobre todo *on-line*. En este sentido, la lenta *promenade* en la arquitectura comercial y la gastronomía han resignificado el *mall*, ralentizando la circulación fantasmagórica del *flâneur* benjaminiano, que puede quedar sentado en una silla, pero no por mucho tiempo, ya que la aper-

tura del espacio lo incita a ver e imaginar nuevas actividades, nuevas compras. El espacio contrario al interior del capital sería un interior totalmente cerrado, en el que alguien se concentrara en una sola actividad por largos periodos de tiempo. No es el caso que hemos abordado. La interioridad que se ofrece al visitante de los espacios estudiados es, en cambio, una interioridad ficticia.

Referencias de consulta

- Benjamin, Walter (2005). *Libro de los pasajes*, Madrid: Akal.
- Feliz, Nerea. (2020). Urban Interiority in the Anthropocene. *Interiority*. 3. 83-96.
- Lofland, L. H. (1973). *A World of Strangers*. New York: Basic Books.
- McCarthy, Christine (2005). Towards a definition of Interiority. *Space and Culture*, n. 8. (2). p. 112.
- Rice, Charles (2007). *The Emergence of Interior*. NY: Routledge.
- Solomon, Jonathan D. Public Spheres: Atmosphere and Adaptable Space in Hong Kong, cap. en Verebes, Tom (2014). *Masterplanning the Adaptive City, Computational Urbanism in the 21st Century*. New York: Routledge, pp. 68-74.
- Sparke, Penny (2008). *The Modern Interior*. Londres: Reaktion Books.
- Spradley, J. (1980). *Participant Observation*. New York: Holt, Rinehart and Winston.