Límites en las ciudades: murallas, bordes, puentes

escrito por Ignacio Ilundain | 8 noviembre, 2026

En este recorrido, principalmente fenomenológico, sobre los diferentes espacios en los que vivimos, hemos ido considerando tipos de edificios como teatros o museos, o espacios urbanos como plazas o parques. Entre las grandes coordenadas del espacio vivido (vistas aquí y aquí) están las de interior y exterior, centro y periferia, cercanía y lejanía, continuidad y discontinuidad, arriba y abajo, superficialidad y profundidad, delante y detrás, derecha e izquierda, amplitud y estrechez, apertura y clausura. Teniendo en cuenta estas polaridades, nos detenemos ante la presencia de límites y bordes que forman parte del espacio vivido en nuestros pueblos y ciudades: vías de tren que separan zonas urbanas, ríos y puentes, paseos marítimos, miradores…

George Simmel analizó en su libro *Puente y puerta* (1909) dos elementos de experiencia común que sirven también como metáforas de acciones sociales. Siguiendo su planteamiento podemos ver cómo, por ejemplo, al construir murallas separamos, y al construir puentes unimos. Conectar y separar, como dice Simmel, son acciones humanas que van más allá de las formas de definir el espacio que transitamos ya que también nombran acciones sociales que afectan a las relaciones. Por ejemplo: las puertas (reflexión en esta serie, aquí) separan lo interior de lo exterior; pero no solo cierran, sino que se abren para pasar y dejar pasar, definiendo el umbral como una especie de espacio intermedio entre el interior y exterior.

Fronteras

El ser humano, social por naturaleza, no vive su carácter social formando un solo conjunto universal, sino que crea y organiza grupos humanos definiendo las condiciones de

inclusión y exclusión, los criterios de pertenencia a los mismos. Esta definición tiene un carácter claramente político y tiene, en la noción jurídica y política de frontera, la realización física de la delimitación del territorio soberano de los Estados.

Habitar en **ciudades y pueblos fronterizos** marca mucho la idiosincrasia del lugar. En estas localidades se vive de forma más fuerte la experiencia de la convivencia entre ciudadanos y extranjeros, como mero intercambio comercial y turístico, otras veces como llegada masiva de personas a las que hay que alojar. La construcción de comercios y hoteles, así como de medios de transporte y otras edificaciones da un tono e identidad singular a esas poblaciones.

Las fronteras pueden ser más o menos **cerradas o abiertas**, tanto en sentido político como geográfico, lo que determina la relación de los habitantes de las poblaciones mencionadas. En sentido económico, y según épocas y países, el comercio pasa por aduanas, lo cual ha propiciado el contrabando. En sentido político, las guerras hacen del cruzar la frontera un acto que puede posibilitar salvarse, por ejemplo, y convertir a algunas poblaciones en residencia de refugiados que están de paso. La perenne y cada vez más intensa realidad de las migraciones también tiene su sitio aquí. La frontera también define el afuera al que algunos son expulsados. En las localidades fronterizas, todas estos aspectos definen, a veces de forma muy significativa, la vida cotidiana de sus gentes.

Muros que separan

Las ciudades y poblaciones han sido construidas muchas veces rodeadas de murallas. Mientras los muros solo separan, puertas y barreras también se pueden abrir para dejar pasar. Es verdad que muchas murallas suelen estar jalonadas de puertas, pero el valor simbólico de la muralla es muy fuerte. Los muros construidos tienen en las vegetaciones frondosas o en otros accidentes geográficos, como fuertes desniveles, ríos o

cordilleras, sus equivalentes naturales. Un muro, artificial o natural, tiene la doble función de delimitar un territorio por un lado, y separarlo del exterior por otro (infranqueable en su intención).

Por un lado, están las **murallas antiguas** de las ciudades. Hoy se conservan muchas, sobre todo de forma parcial, en muchas localidades de nuestro entorno, así como algunas de las puertas. Las murallas no dejan de transmitir una fuerte sensación de la inseguridad que caracterizaría la vida antigua, así como la idea de ciudad como **refugio**, ya que cercar una población indica que el exterior es fuente de peligros.

Desde hace mucho, las murallas ya no cumplen esa función defensiva. Sin embargo, hay **variaciones modernas** cuya función, intencionalmente directa o no, es la separación. Se suelen señalar al respecto la construcción de **grandes vías de comunicación** como son las autopistas y grandes circunvalaciones. A veces, lo que en un principio eran carreteras periféricas se integran en la ciudad separando físicamente barrios, como el conocido caso del Bronx que partió en barrio ya existente. A veces, más tarde, estas vías que separan se soterran, con lo que la ciudad gana un espacio libre, normalmente peatonal, como es el caso con lo hecho con parte de la M-30 que propicia la creación de una nueva zona, *Madrid Río*, que vuelve a unir peatonalmente dos zonas.

Otra variante contemporánea son los **barrios residenciales** cuya salida coincide con la entrada, urbanizaciones cerradas sobre sí mismas, o incluso con vallas y barreras en su perímetro. Nordelta en Buenos Aires, Alphaville en Sao Paulo, o urbanizaciones cerradas en diversas ciudades europeas, a las que se se suman las existentes en China o en la India. Transcribo una buena definición descriptiva de estas comunidades cerradas (cita tomada de aquí):

> *Urbanizaciones amuralladas o cercadas, con acceso público*

restringido, caracterizadas por acuerdos legales que vinculan a los residentes a un código de conducta común y, por lo general, a la responsabilidad colectiva de la gestión (Atkinson y Blandly 2005).



J-B-C Corot, *La isla y el puente de San Bartolomeo*, 1826-1827

Este fenómeno señala una falta de cohesión y de continuidad en el conjunto urbano. Siempre ha habido diferencias entre barrios, entre zonas de las ciudades. Diferencias de estatus económico, de estilo de vida, de infraestructuras. Pero esto es dar un paso más allá en este fenómeno de fractura social dentro de un mismo espacio urbano. Son unos los que se separan, los que **se aíslan**. Estas nuevas periferias se oponen a las periferias tradicionales entendidas como zonas marginales. Pero no solo es una cuestión de poder adquisitivo, sino, como dice la definición con acierto, de compartir estilo de vida, noción básica, junto al de identidad, de nuestra época.

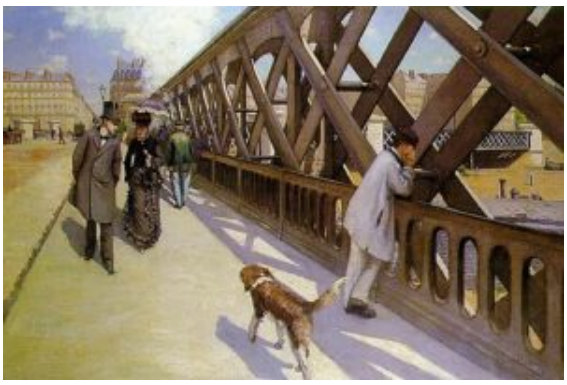
Y, volviendo a la construcción de muros que separan… Están los construidos en la misma ciudad para separar zonas por razones políticas claras, como el emblemático muro de Berlín, así como otros de naturaleza política o socioeconómica: los "muros de la paz" de Belfast entre barrios católicos y protestantes, el "muro de la vergüenza" de Lima, los "muros acústicos" que separan las favelas de barrios en Río de Janeiro… Muros que están desapareciendo.

Algunas polaridades mencionadas en la introducción aparecen con fuerza. Los muros y murallas pueden llegar a convertir un espacio vivido en un **espacio cerrado**, fuertemente delimitado, con fuertes condiciones de entrada y salida. Según las dimensiones del territorio amurallado, se puede vivir como reducto y refugio, yendo más allá del significado militar de las palabras. Un ámbito de cierta intimidad vecinal, que no tiene por qué ser internamente pacífica, pero en el que se comparten intereses y estilos de vida. Las murallas de todo tipo, antiguas y modernas, son una expresión física que influye fuertemente en la construcción de un nosotros. Se vivirá, según esto, como un espacio donde las categorías de **dentro/fuera** se hacen patentes como forma de vivir el espacio habitado compartido.

Puentes y túneles que conectan (y separan)

En la Roma y China clásicas aparecen los puentes sobre ríos construidos con arcos que necesitaban de una desarrollo técnico y de cálculo complejos. Más tarde proliferan los puentes para salvar desniveles, más presentes hoy en carreteras y autopistas. Hay puentes de muy diversos diseños, siendo algunos de ellos muy reconocidos y populares por sus formas. En la famosa conferencia de 1951, *Construir, habitar, pensar*, Heidegger incluye una meditación sobre el puente, realidad construida que no tiene carácter de habitación (no es lugar en el que se habita). Dice en las primeras páginas:

> *El puente oscila ligero y fuerte sobre el río. No une solamente las orillas ya existentes ahí. En el tránsito por el puente es que se destacan las orillas, ante todo, como orillas.*



G. Caillebotte, *El puente de Europa*, 1876

El puente une y hace destacar ante nosotros a la orilla como orilla en cuanto que el puente va de una a otra, las une. La orilla, límite peatonal ante la presencia del río, se evidencia como tal cuando este límite deja de ser absoluto precisamente cuando hay un puente.

Pero este aspecto francamente positivo presenta también aspectos problemáticos. A veces **los puentes unen** dos localidades diferentes que siendo vecinas, han estado separadas por el río que solo podría cruzarse por barca. Vivir en la **margen derecha o en la margen izquierda** de ese río ha sido, y es, muy a menudo, signo de estilos de vida y de niveles económicos muy diferentes. Esto mismo pasa en una ciudad en la que el puente une barrios diferentes. Los límites del río han funcionado, y en cierto sentido lo siguen haciendo, como muralla natural.

Otro aspecto es el relativo al espacio peatonal que se define como el que está **debajo del puente**. Según los casos, el puente sirve de techo y ha sido lugar para abrigarse y pernoctar, para "vivir debajo de un puente", símbolo de los que viven sin hogar. La extrema vulnerabilidad y la delincuencia son aspectos relacionados con este tipo de espacios.

Correlativo al puente es el **túnel**, de construcción tanto o más antigua que los puentes. Su presencia en las localidades no es muy evidente. Sí los hay, y de manera creciente, en el

subsuelo: cañerías, cables… y líneas del metro, soterramiento de carreteras dentro de la ciudad… Los túneles subterráneos los experimentamos principalmente en medios de transporte. También hay pasos por debajo de líneas de tren o carreteras y, excepcionalmente, en lugares con mucho frío se ha construido una red de túneles para uso comercial, como es el caso de Montreal. Pero en estos casos, la experiencia de túnel se oculta ante la experiencia de estar en un lugar cerrado, pero no en una vía con forma, más o menos, de tubo.

Continuidad y discontinuidad: los descampados

En muchas localidades hay terrenos sin edificaciones que están en medio de la ciudad. Con el crecimiento de las ciudades aparecen solares que han podido tener uso industrial en el cual había edificaciones actualmente en desuso, construcciones que han podido ser derribadas o que permanecen en estado ruinoso. Son terrenos baldíos, con vegetación silvestre, a veces con restos de objetos en mal estado… Estos terrenos, de desigual tamaño y localización, son espacios que operan como grietas dentro de la ciudad. Con ellos aparecen discontinuidades que rompen la unidad del terreno de la ciudad. Son un límite que se vive como tal.

Estos lugares pueden ser una invitación a juegos aventureros de la infancia o a realizar fiestas separadas de las calles sin salir del todo de la ciudad. Pero en muchas ocasiones manifiestan un carácter negativo por la incomodidad o inseguridad que se viven cuando se atraviesan. Parecen exigir una reurbanización construyendo viviendas y calles, así como plazas y parques. Esta urbanización del solar funcionaría como un puente que une zonas diversas.

Construir y habitar en los bordes

Pueblos y ciudades en las **orillas de ríos y lagos, en las**

costas marítimas. Aquí, el elemento común es el agua, dulce o salada. Otros bordes tienen que ver con la altura: construir en las **partes elevadas** de terrenos circundantes bastante planos donde están los ríos, es otra variante muy presente de habitar en el borde muy presente.

El agua dulce de los ríos es necesaria para el cultivo, permite a menudo la navegación y el transporte y funciona como barrera natural, forma antigua de defensa. El agua de los mares ha estado muy ligada a la pesca. A estas razones económicas y de defensa se ha unido la razón estética que hoy tiene una gran importancia. A partir del siglo XVIII se ha tenido una conciencia más viva del paisaje como paisaje. Nacen lo pintoresco y los baños de mar, y estas poblaciones se convierten en destino turístico de personas de estatus económico elevado.



Ronda (Málaga)

Los paseos marítimos son cada vez más frecuentes, así como la aparición en estos lugares (también en otros) de segundas viviendas que se habitan ocasionalmente. Este movimiento hacia el mar, principalmente, o hacia grandes lagos, ha servido para la reconversión de antiguos puertos en nuevas zonas de ocio.

Los otros tipos de bordes tienen que ver con la altura. Construir en alto se ha debido a cuestiones defensivas, pero también para hacer visible un estatus superior. No solo sobresalir, literalmente, sino alejarse, separarse. Pueden ser varias las razones de construir en alto. En cambio, a veces

por su incomodidad son terrenos menos valorados. Son muchas las variantes.

Estos bordes de agua y de desnivel son muy cotizados hoy por las vistas que ofrecen. El delante, coordenada básica del espacio vivido, no es transitable, sino solo algo visto. **Vivir de cara a**, así como **de espaldas a**, es una forma de habitar el espacio; es una característica de la habitabilidad de los espacios y viviendas construidos. Poder **ver a lo lejos** al no tener obstáculos a la visibilidad, a la vez que lo visto es bonito hace posible tener una experiencia directa de lo lejano, en algunos casos del horizonte.

Final

Las superficies de las ciudades no son homogéneas. Presentan discontinuidades, están construidas al borde del mar o de grandes desniveles. La presencia de ríos es muy común, y con ellos, las de los puentes. Se valoran los miradores, las vistas al mar, ríos o lagos. Y, además de todo esto, los límites se conciben a veces como división física entre zonas de la misma ciudad, definiendo un dentro y un fuera muy marcados.