

Complutum

ISSN: 1131-6993

<https://dx.doi.org/cmpl.76454> EDICIONES
COMPLUTENSE

Under the bridge: estudio autoarqueotnográfico de un espacio intersticial en la Mallorca supermoderna

Daniel Albero Santacreu¹

Recibido: 11/11/2020 / Aceptado: 22/04/2021

Resumen: En las ciudades actuales existen ciertos espacios que se escapan a la regulación que ejercen las autoridades de nuestro entorno de vida. Este es el caso de los espacios intersticiales, áreas marginadas y abandonadas a las que los urbanistas no suelen prestar atención. En este artículo se exponen los resultados de un estudio autoarqueotnográfico centrado en analizar un espacio intersticial de la periferia urbana de Palma (Mallorca) generado en el siglo XXI. La metodología utilizada para documentar las estrategias de apropiación y las prácticas desarrolladas en ese espacio ha combinado la observación etnográfica directa con el análisis de la materialidad. El estudio pretende abordar algunas de las praxis que se desarrollan en espacios urbanos periféricos marginales muy ligados a los no-lugares característicos de nuestro mundo supermoderno actual. Estas prácticas permiten entender cómo funcionan y se conceptualizan estos espacios y ver cómo suponen elementos activos de nuestro paisaje que resultan cruciales para el desarrollo social de ciertos grupos e individuos. Mediante el estudio de estas prácticas hemos constatado como determinados sectores de la sociedad realizan una apropiación y un uso activo de ciertos espacios públicos marginales que deben relacionarse con fenómenos sociales, económicos e históricos de gran escala. Finalmente, partiendo de algunas de las bases teóricas de la arqueología simétrica, se realiza una valoración del modo en que la propia materialidad de estos espacios y otros elementos con los que se asocian posibilitan su desarrollo como espacio social.

Palabras clave: Autoarqueotnografía, Espacios intersticiales, No-lugares, Supermodernidad, Antropología Urbana, Paisaje.

[es] Under the bridge: autoarchaeoethnographic study of an interstitial space in supermodern Mallorca

Resumen: Supermodern cities have certain spaces that escape the regulations exerted by the authorities in our living environment. This is the case of interstitial spaces, abandoned areas that are often marginalized by urban planners. This paper presents the results of an autoarchaeoethnographic study focused on the analysis of a 21st Century interstitial space located on the urban periphery of Palma (Mallorca). The methodology used to record the appropriation strategies and practices developed in this space combined direct ethnographic observation with the analysis of materiality. The study aims to address some of the practices developed in such marginal peripheral urban spaces closely related to the non-places characteristic of our current supermodern world. These practices allow us to understand how these spaces work and are conceptualized and to see how they become active elements of our landscape that are crucial for the social development of certain groups and individuals. Through the study of these practices we verified how certain sectors of society make an appropriation and active use of certain marginal public spaces that must be related to large-scale social, economic and historical phenomena. Finally, taking into consideration some of the theoretical foundations of symmetric archeology, we made an assessment of the way in which the very materiality of these spaces (and other elements with which they are associated with) enhance their use as a social space

Palabras clave: Autoarchaeoethnography, Interstitial spaces, Non-places, Supermodernity, Urban Anthropology, Landscape.

Sumario: 1. Introducción: espacios intersticiales y no-lugares. 2. Contexto arqueológico: “un lugar sin nombre” en la periferia urbana. 3. Metodología. 4. Resultados: usos y apropiaciones del espacio intersticial. 4.1. Desarrollo de arte urbano: postgrafiti. 4.2. Prácticas asociadas a adultos jóvenes. 5. El rol activo de la materialidad en las prácticas documentadas. 6. Conclusión: un “lugar” bajo un “no-lugar”. Bibliografía.

Cómo citar: Albero Santacreu, D. (2021): Under the bridge: estudio autoarqueotnográfico de un espacio intersticial en la mallorca supermoderna. *Complutum*, 32(1): 191-215.

1. Introducción: espacios intersticiales y no-lugares

Los espacios urbanos nacidos en el siglo XX de la mano de la ideología y la fantasía liberal moderna se basan en una idea utópica de ciudad en la que las necesidades y la seguridad de los individuos, así como su desarrollo sin límites, aparecen garantizados en todas sus dimensiones (física, económica, etc.). Se trata de concepciones urbanas que presentan un fuerte componente racionalista en las que el orden social, material y natural están estrechamente regulados (González Ruibal 2013; Sennet 2019). Estas concepciones están a su vez muy ligadas con ciertas dinámicas del capitalismo neoliberal propio de estas últimas décadas que promueven la desaparición de los espacios de vida públicos tradicionales y su sustitución por espacios privatizados destinados a ser objeto de consumo. Esto supone la extinción de aquellos espacios colectivos en los que se generaba el sentido y la identidad de los ciudadanos y se negociaban los significados colectivos. La ausencia de estos espacios comunes, especialmente evidente en la periferia urbana de las ciudades supermodernas, acaba potenciando una segregación social y espacial de los individuos a través de una segmentación de usos, alejando cualquier posibilidad de interacción social (Bauman 1998; Boddy 2004).

Sin embargo, la postmodernidad ha puesto en evidencia que las ciudades del siglo XXI tienen muchos espacios latentes y ambiguos que escapan a esta concepción utópica y privada propia de la modernidad. Se trata de espacios cuya importancia y trascendencia pasa desapercibida para la mayoría de la población, pero que participan activamente de nuestra vida cotidiana. Este sería el caso de los espacios intersticiales, espacios no patrimonializados, con un carácter marginal,

ocultos o poco visibles en un sentido urbano e histórico que, a menudo, presentan un carácter decadente y que son fruto del desarrollo suburbano de finales del siglo XX. Estos espacios situados en los márgenes de las utopías modernas son vistos como “fisuras urbanas” o “vacíos”, en contraposición con otros elementos urbanos cargados de significado y sentido histórico e identitario para los ciudadanos (Picornell 2016). También son considerados como “*sitios durmientes que esperan su intervención en un futuro no lejano y se conforman con ser espacios transitables y observados por muchos como lugares conflictivos*” (Águila 2014: 20). Se trata de espacios subalternos que los urbanistas ignoran a la hora de llevar a cabo la planificación urbana de las ciudades y a los que la gente no suele ir debido a la sensación de inseguridad, suciedad, incomodidad o incluso de amenaza que despiertan en los individuos. Como señalan Harrison y Schofield (2010: 79, 228), estos sitios suponen “espacios intermedios” que no tienen un claro carácter comercial, industrial o residencial (al menos en un sentido convencional) y que presentan un cierto grado de abandono, salvajismo e incertidumbre, pero que, a pesar de todo, forman parte de nuestro paisaje cotidiano (Mariani y Barron 2014).

Ejemplos de espacios intersticiales comunes en nuestras ciudades son los descampados, los solares y las parcelas que a menudo quedan sin urbanizar entre bloques de edificios y barriadas (o que se generan tras la demolición de viejas estructuras) en los procesos de expansión de la ciudad (normalmente en la zona periurbana pero también en ocasiones en la intraurbana)². También se incluyen en este concepto la amplia diversidad de estructuras que se engloban dentro de las denominadas “ruinas del pasado reciente” (De Silvey y Edensor 2012), edificios abandonados considerados

² Este tipo de espacios son a menudo también llamados como vacíos, zonas muertas o como *terrain vague*, entre otros muchos términos (Solà-Morales 1996, 2013; Águila 2014; Barron 2014; Silva 2017).

de escaso valor histórico. Otros autores (Imai 2013; Boudreault-Fournier y Wees 2017) identifican incluso espacios como los callejones (*back alleys*) como un elemento urbano que reúne las características de los espacios intersticiales. Otros tipos de espacios intersticiales suburbanos, cómo el analizado en este artículo, se asocian a zonas de paso, a menudo ligadas a grandes redes viarias (p. ej. autopistas) que se sitúan normalmente en la periferia urbana (Foster 2014; Anuar y Ahmad 2018). Como vemos estos espacios resultan difíciles de categorizar, existiendo múltiples definiciones del concepto espacio intersticial y términos alternativos (ver Águila 2014; Barron 2014; Foster 2014; Silva 2017). Ello es debido, en gran parte, a la amplia diversidad de tipos de espacios que aglutina dicho concepto y los diferentes rasgos que los definen.

Sin embargo, a pesar de las connotaciones negativas que se suelen imbuir a estos espacios, no podemos considerarlos como carentes de contenido o significado, al contrario, estos espacios participan de la vida urbana y de la transformación de las ciudades (ver Barron 2014; Foster 2014; Silva 2017). Uno de los aspectos que los caracterizan es su condición de espacio “libre”, cargado de potencial y de posibilidades, susceptible de ser aprovechado por los individuos e incluso por la propia naturaleza. De este modo, determinados colectivos realizan una apropiación y una habitación de este tipo de espacios, proporcionándoles un uso público, desarrollando interesantes prácticas alternativas, informales, espontáneas y no planificadas, alejadas de la lógica urbana, vinculadas con su uso artístico, político o simplemente de ocio (Jonas y Rahmann 2012; Brighenti 2013; Peng y Park 2013; Mariani y Barron 2014; Silva 2017). Estos espacios son a menudo utilizados sin autorización para el desarrollo creativo de los individuos o como espacios para la agencia y la resistencia (Solá-Morales 1996; Boudreault-Fournier y Wees 2017), como se constata en ciudades como Barcelona, Valencia, Sabadell, Palma (Picornell 2016) o París (Foster 2014), entre muchas otras (ver Barron 2014). En estos espacios intersticiales urbanos y suburbanos sujetos a procesos de abandono suele resultar común el desarrollo de prácticas que se consideran poco

apropiadas o deseables (Harrison y Schofield 2010). De esta forma, se puede establecer cierta conexión conceptual entre estos espacios y las heterotopías señaladas por Foucault (1986), en concreto con las “heterotopías de la desviación”³ y la generación de contra-espacios que son utilizados por ciertos individuos para salirse de la norma y de lo regulado. En este sentido, estos espacios se convierten en espacios de refugio, (bio)diversidad y multiplicidad, tanto para personas como para la flora y la fauna (Gandy 2011; Foster 2014; Anuar y Ahmad 2018).

El carácter mundano y ordinario de estos lugares es lo que los hace interesantes. Investigar estos espacios resulta relevante, pues nos ayuda a ser conscientes de su existencia y a reflexionar sobre ellos, permitiendo evaluar el rol que tienen en la construcción de nuestro paisaje supermoderno y establecer su relación con dinámicas sociales propias de ciertos colectivos que realizan una apropiación activa de dichos espacios intersticiales, generando formas alternativas de identidad urbana. Ello resulta importante pues suele existir una asociación de estos espacios con procesos sociales y económicos dramáticos, a menudo vinculados con las clases subalternas (Harrison y Schofield 2010; Zimmerman y Welch 2011; Foster 2014) y con el *modus operandi* del capitalismo más salvaje (Edensor 1995). Establecer una reflexión sobre el rol de estos espacios y su apropiación puede poner en evidencia necesidades sociales de ciertos grupos que en la actualidad pasan inadvertidas y cuestionar la forma en que se gestionan las ciudades del siglo XXI con el fin de generar nuevas sinergias (Jonas y Rahmann 2012).

Siguiendo estas ideas en este artículo vamos a abordar el análisis de un espacio intersticial situado en la periferia suburbana de la ciudad de Palma que representa un caso de estudio vinculado a un tipo característico de espacio intersticial asociado con las vías de paso que se emplazan bajo las autopistas. Estas vías de paso permiten que las personas y otros animales puedan atravesar este tipo de vías, sin embargo, su uso por parte de determinados colectivos va mucho más allá del estipulado, produciéndose unos usos y una apropiación del espacio que serán analizados.

³ Si bien, a diferencia de la concepción original de Foucault (en la que estos espacios estaban diseñados y gestionados por el poder para aislar a los desviados), aplicamos una noción de las “heterotopías de la desviación” en la que estos espacios son utilizados por ciertos individuos para el desarrollo de prácticas subalternas ajenas al estado que, a menudo, tienen un claro carácter subversivo.

Como han señalado algunos autores (Águila 2014; Barron 2014; Picornell 2017), los espacios intersticiales suelen estar estrechamente conectados con no-lugares. En nuestro caso, el espacio intersticial que vamos a estudiar se relaciona con una autopista, un ejemplo paradigmático y representativo de los denominados no-lugares (Augé 1995). Esta asociación de espacios y la propia naturaleza de los espacios intersticiales exige que nos detengamos brevemente a examinar el concepto de no-lugar.

El concepto de *no-lugar* surge como contraposición al concepto de *lugar*, es decir aquellos espacios a menudo patrimonializados y apropiados por las personas (Vidal y Pol 2005) que tienen un importante componente mnemónico a partir de los que las comunidades recuerdan eventos históricos y establecen asociaciones simbólicas e identitarias de diversa índole. Es decir, suponen espacios que superan su mera entidad física y que poseen una fuerte carga social e histórica como consecuencia de su vinculación con la vida de las personas (y su forma de entender el paisaje) y del rol que estos lugares desempeñan en la creación de arenas sociales y espacios de interacción (Castells 1997). En contraposición con esta idea, M. Augé (1995) acuñó el término no-lugar para comprender la dualidad que se genera en la modernidad en torno a los espacios y su relación con las personas. En este contexto los no-lugares se definen como aquellos espacios que no tienen un alma o marca propia y no aportan identidad alguna a las personas. El paradigma del no-lugar lo representan los lugares de tránsito (autopistas, aeropuertos, centros comerciales) en los que los individuos no desarrollan una estrecha interacción social y siguen normas de conducta estrictamente reguladas. Estos no-lugares suelen situarse en la periferia urbana, en áreas alejadas del centro de la vida social generadas a partir de la expansión urbana que se produjo a partir de los años 70, muy ligada al desarrollo de infraestructuras como autopistas o polígonos industriales (Amendola 1997: 32). El desarrollo de los no-lugares “*se relaciona también con una globalización de los procesos de conexión en la que priman espacios abstractos similares, en contraposición a espacios concretos que apelan a la multiplicidad de cargas identitarias de los individuos. Esa reducción en la identidad e individualidad los hace más intercambiables entre un territorio y otro y, a su vez, cuando se*

está en ellos, no se percibe esa carga intangible y única que caracteriza a los lugares” (Calvo et al. 2012: 813).

Tanto los no-lugares como los espacios intersticiales son considerados como espacios que no participan activamente de la construcción de la identidad colectiva, del tejido patrimonial de las ciudades y la memoria histórica de las personas en el sentido de que la gente no establece un apego o vínculos emocionales reseñables hacia ellos. Si bien este aspecto emocional resulta cuestionable (Korstanje 2006; Harrison y Schofield 2010), sí podemos afirmar que al menos estos espacios no son reconocidos como lugares en un sentido “oficial” o “patrimonial”. Como hemos visto, este rol social y colectivo es exclusivo de los lugares, espacios basados en una concepción nostálgica articulada en torno a edificios y espacios considerados antiguos que tienen continuidad en el presente y que suponen puntos de anclaje identitario dentro de los palimpsestos que representan las ciudades y los paisajes contemporáneos (Picornell 2016). En este contexto los espacios intersticiales suelen ser conceptualizados como espacios vacíos o vestigios urbanos⁴ que no generan continuidades, ya sea por su carácter marginal (al menos para gran parte de la población) como por lo exiguo de su existencia. Como señala Picornell (2016: 163) “*no són, doncs, ruïnes aptes per ser asenyalades com a part de la memòria simbòlica de la ciutat i visites per turistes.*” Sin embargo, esta situación de desamparo no implica que estos espacios no puedan ser re-imaginados y re-significados por los ciudadanos (Peng y Park 2013). Es decir, si bien los espacios intersticiales están a menudo asociados a no-lugares (tanto espacial como discursivamente), pueden ser apropiados por determinados colectivos que además se vinculan estrechamente a ellos. En efecto, los espacios intersticiales no están reconocidos propiamente como lugares, pero esto no quiere decir que no actúen como tales y que no sean lugares significativos que haya que poner en valor.

Partiendo de esta idea de marginalidad y de zona latente, en este trabajo vamos a aplicar una perspectiva autoarqueológica con el objetivo de poner en valor un espacio intersticial periférico, estrechamente conectado con un no-lugar, que marca el límite entre el territorio urbano y rural. Se toma en consideración

⁴ Utilizamos aquí el término *vestigio* en contraposición con el concepto de *patrimonio* (ver Calvo et al. 2012).

pues un tipo de espacio que ha recibido escasa atención (especialmente en la literatura arqueológica) y que supone una zona de tránsito no regulada, degradada ecológica y socialmente. Por un lado, se va a estudiar el modo en que estos espacios intersticiales están sujetos a procesos de uso y apropiación por parte de determinados grupos.. Por otro lado, vamos evaluar el rol que cumplen estos contra-espacios en la configuración del paisaje supermoderno y el modo en que se vinculan con una realidad social e histórica determinada. Finalmente, en conexión con algunos fundamentos de la Actor-Network Theory (Latour 2005) y la arqueología simétrica (Olsen 2010), vamos a evaluar el rol que cumple la propia materialidad y la “fiscalidad” del espacio intersticial en el desarrollo de las prácticas sociales que en él se realizan.

2. Contexto arqueológico: “un lugar sin nombre” en la periferia urbana

El espacio intersticial analizado en este trabajo tiene su origen en la profunda transformación urbana que sufre la ciudad de Palma y su

área circundante desde finales del s. XX y durante los inicios del s. XXI. Como ha sucedido en muchas otras ciudades modernas, el rápido crecimiento urbanístico desmesurado y escasamente planificado ha provocado en Palma la conurbación de barrios y municipios cercanos a la ciudad, que han sido absorbidos y asimilados a su área metropolitana dando lugar a una fisonomía caracterizada por la fragmentación y una falta de coherencia espacial, estética y física. De este modo, actualmente Palma y su periferia urbana pueden ser concebidos como un contínuum residencial y comercial que aparece parcialmente fragmentado y (des)conectado por carreteras, autopistas, descampados y polígonos industriales (Fig. 1). Este crecimiento desmesurado ha dado lugar a una ciudad con un área metropolitana densamente poblada (con más de 560 mil habitantes, el 65% de la población de la isla), con límites diversos y sin unas fronteras definidas. En este estudio, analizamos precisamente un espacio intersticial que marca uno de esos límites entre el área urbana y la zona de suelo rústico adyacente.

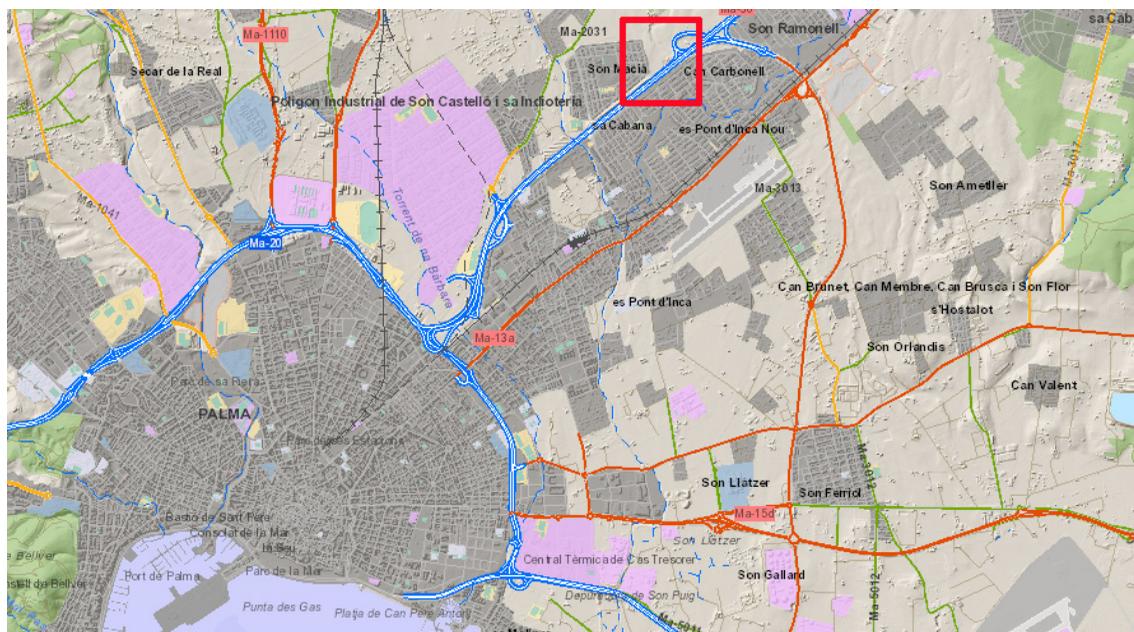


Figura 1. Mapa de Palma y su periferia urbana señalando la localización de la zona de estudio. Observar la presencia de zonas de descampados, polígonos industriales y áreas residenciales y comerciales (des)conectadas por carreteras, vías de circunvalación y autopistas.

La zona de estudio se sitúa en el municipio de Marratxí (Mallorca), colindante con el municipio de Palma. Podemos ver la evolución urbanística que ha sufrido el área en la que se sitúa el espacio intersticial analizado a través de las fotografías aéreas (Fig. 2) publicadas por el servicio de Infraestructuras i Dades Espacials de les Illes Balears (IDEIB). La ortofoto del año 1956 muestra un terreno sin urbanizar dedicado a uso agropecuario asociado a la *possessió* de Son Macià (antiguamente conocida como Son Macià Negre), de la que hay evidencia documental al menos desde el s. XVI (Coll y Massot 1998) y que seguía los cánones sociales y económicos propios de las explotaciones agropecuarias de Mallorca entre los siglos XV y primera mitad del XX (ver Albero *et al.* 2011). En estos terrenos de suelo rústico transcurría un camino rural (todavía existente en la actualidad) denominado Camí dels Morts, que conectaba las diferentes explotaciones agrarias que se ubicaban en la zona y de cuyo uso se tiene constancia documental desde al menos 1926 (Ordinas *et al.* 2002).

La siguiente ortofoto disponible data de 1984 y muestra la construcción de la autopista Ma-13 que, en ese momento, comunicaba Palma hasta el actual polígono de Marratxí. La construcción de la autopista cortó el trazado del antiguo camino rural, que sufrió una importante transformación, quedando soterrado bajo la autopista (Coordenadas: x = 473834; Y: 4384765) y dando lugar a una estructura de 150 m de longitud x 6 m de ancho que permitía así el tránsito de los vehículos a motor. Esta modificación supuso el origen del espacio intersticial analizado, si bien la zona todavía no estaba urbanizada. Como se ha constatado en otros casos (Forman *et al.* 2011), el inicio de la construcción de estas redes viarias a finales de los años 70 y, especialmente, la construcción de la vía de cintura (vía de circunvalación Ma-20) en las afueras de Palma en 1990 generó un gran impacto en el paisaje en múltiples sentidos (estético, ecológico e histórico), dando lugar a una importante fragmentación del territorio. La vía de circunvalación y las autopistas pasaron a articular la conectividad entre el área metropolitana de la ciudad y las áreas rurales adyacentes desde finales del s. XX, mostrando

su máximo desarrollo en el s. XXI, como se deduce del ratio de coches por habitante (Albero 2018; Mateu *et al.* 2017).

Dentro de esta dinámica constatamos en las ortofotos de los años 2001/2002 un importante crecimiento urbanístico en la zona de estudio articulada en torno a la Ma-13, integrándose gran parte del municipio de Marratxí dentro del área metropolitana de Palma y dando lugar a la creación de células urbanas dispersas que siguen el modelo europeo y americano (Mateu *et al.* 2017). Se configura así en esta zona una urbe moderna, con una movilidad basada en el uso del coche privado, en la que las plazas o espacios públicos están prácticamente ausentes, en la que hay una fuerte desconexión social y una sensación de aislamiento, configurándose como un auténtico no-lugar en sí misma. De este modo, desde los años 70 y especialmente a partir de los 90 (hasta la actualidad) se produjo la construcción de conjuntos residenciales –básicamente chalets unifamiliares y adosados destinados a una creciente clase media– pero también de espacios de ocio y comerciales, dando lugar al predominio del sector terciario en la zona en detrimento de los sectores primario y secundario preexistentes.

Siguiendo el proceso habitual en este tipo de espacios intersticiales periféricos (Águila 2014), la interacción territorial con áreas agrícolas no urbanizadas ha generado un importante proceso de especulación inmobiliaria. El último de estos procesos especulativos tuvo lugar cuando la parcela de 95.000 m² adyacente al puente situado en la autopista (referencia catastral 3851901DD7835S0001JI), actualmente calificada como suelo urbano sin edificar, tenía desde 1999 planificada la construcción de un “polígono de servicios” (un área comercial), motivo por el que esa zona aparece actualmente como zona urbana en el catastro cuando en la práctica es suelo rústico. Fruto de dicha planificación se procedió en 2013 a talar muchos de los árboles presentes en la zona, a allanar el terreno para su urbanización y se construyó un carril de acceso desde la autopista⁵. A su vez, en esa época la propia autopista sumó un carril más en cada dirección con el fin de descongestionar los accesos a la ciudad en hora punta, exigiendo todas estas medidas una importante remode-

⁵ Ver Diario de Mallorca del 10 de septiembre de 2013. <https://www.diariodemallorca.es/part-forana/2013/09/10/poligono-son-macia-tendra-conexion/873505.html>

lación del puente. De este modo, la estructura fue reforzada con nuevos muros de hormigón. Finalmente, la presión vecinal⁶ y el cambio de gobierno que se produjo en 2015 consiguie-

ron paralizar las obras, lo que no evitó que la zona sufriera una importante degradación ecológica y estética.

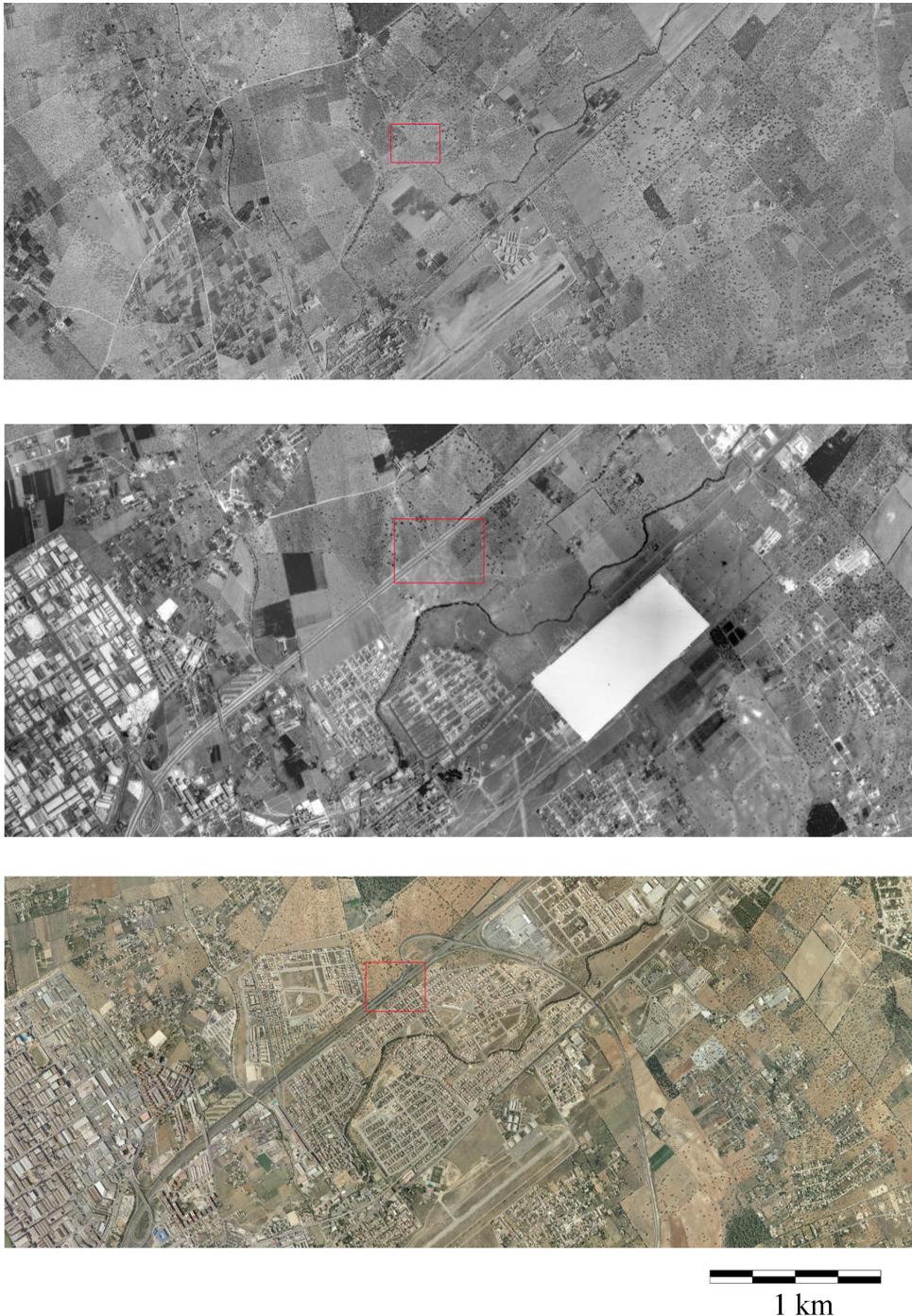


Figura 2. Ortofotos de los años 1956, 1984 y 2002 mostrando la evolución urbanística de la zona de estudio (Fuente: IDEIB).

⁶ Ver Diario de Mallorca del 1 y 6 de abril, 1 de mayo, 14 de agosto y 10 de septiembre de 2013. <https://www.diariodemallorca.es/part-forana/2013/09/10/vecinos-oponen-nuevo-poligono/873506.html>

En definitiva, como suele ser común (Barrron 2014), se constata la asociación entre un no-lugar y un espacio intersticial en una zona en la que coinciden un antiguo camino rural con una autopista. Este espacio intersticial conecta dos mundos diferentes (Fig. 3) separados por la autopista. Por un lado, se sitúa un espacio rústico que ha sido sometido a una fuerte especulación urbanística y que, pese a los esfuerzos de la comunidad y de ciertos partidos políticos, ha experimentado un proceso de abandono que contrasta con la importante gestión, regulación y planificación que

se hace tanto de la autopista como de la zona urbana adyacente. Por otro lado, se documenta una zona urbana periférica, fundamentalmente residencial y comercial, en la que el espacio intersticial señalado se convierte en un espacio libre susceptible de ser aprovechado. La zona de estudio se caracteriza pues por constituir un palimpsesto en el que ciertos elementos del pasado (*possessió* de Son Macià, camino rural, terrenos rústicos, etc.) se manifiestan como parte del presente en asociación con elementos de otros periodos más recientes.



Figura 3. Fotografía de los terrenos rústicos asociados a la *possessió* de Son Macià adyacentes a la vertiente norte del espacio intersticial y fotografía de la zona urbana residencial adyacente al espacio intersticial en su vertiente sur.

3. Metodología

Los espacios intersticiales han sido abordados a través de diferentes disciplinas, especialmente desde la geografía, el urbanismo y la arquitectura, que han enfatizado la necesidad de estudiarlos para conocer las dinámicas que rigen su comportamiento y su potencial de transformación dentro del entramado urbano (p. ej. Jonas y Rahmann 2012; Águila 2014; Anuar y Ahmad 2018). También existen interesantes aproximaciones desde ramas más artísticas -por ejemplo, la literatura y la poesía (Mabey 2010; Picornell 2016) o la fotografía (Simons 2005)- que se centran en las narrativas asociadas a estos espacios y las emociones que despiertan en las personas. En esta misma línea, también se ha efectuado su análisis desde una perspectiva sensorial y estética, como es el caso del estudio de algunos callejones de Vancouver (Boudreault-Fournier 2012) o de Tokio (Imai 2013), así como de los descampados de Berlín (Gandy 2011).

Salvo contadas excepciones (p. ej. Gutiérrez *et al.* 1996; Lekakis 2019), y especialmente desde algunos trabajos vinculados al estudio de la gente sin techo (p. ej. Zimmerman y Welch 2011), se ha prestado escasa atención a la materialidad asociada a este tipo de espacios. En este sentido, la Arqueología se convierte en el marco ideal para identificar fisuras en las fantasías liberales que caracterizan a la modernidad y explorar desde otro ángulo estos espacios públicos, permitiéndonos documentar las prácticas cotidianas urbanas subversivas, inconformistas y de resistencia que en ellos se realizan (González Ruibal 2013). En este artículo se va a utilizar pues una metodología autoarqueológica con el objetivo de identificar, a través de la observación etnográfica y el análisis de la materialidad, las prácticas que se desarrollan en un espacio intersticial y las dinámicas de apropiación subyacentes. En esta investigación se considera, por tanto, al propio puente como un yacimiento arqueológico o un micro-espacio cuya materialidad nos permite abordar como las personas que se apropian de este espacio (y la comunidad en general) lo utilizan y lo perciben.

Así pues, si en términos teóricos este trabajo se ha centrado en fundamentos de la Arqueología del Paisaje (Criado 1993) que ya hemos comentado, en términos metodológicos se ha optado por emplear estrategias de

estudio próximas a la denominada Arqueología de la Basura (Rathje y Murphy 2001; Rathje *et al.* 1992). Dentro de la Arqueología centrada en las sociedades supermodernas entendemos que el análisis de este espacio resulta sumamente interesante por la cantidad de objetos que se acumulan en un contexto de uso bien definido. Es decir, los desechos registrados en este estudio se asocian al mismo lugar en el que se han consumido los productos, algo muy inusual en nuestra sociedad supermoderna, donde existe una fuerte disociación espacial entre zonas de uso y los desechos vinculados a los productos consumidos, ya que la amplia mayoría de estos desechos suelen acabar en vertederos (Harrisson y Schofield 2010: 55, 280).

El análisis arqueológico ha utilizado una estrategia común en los estudios arqueológicos del presente contemporáneo centrada en el inventario (Leivestad 2017) de todos los objetos relacionados con el uso que hacen de ese espacio los individuos. Dentro de esta estrategia de análisis se incluiría también el estudio de los elementos iconográficos presentes en la zona de estudio. El registro fotográfico, el inventario y la clasificación de todos los restos materiales presentes en el espacio intersticial se realizó en dos intervenciones de campo en noviembre y diciembre de 2017. Posteriormente, se optó por no realizar más campañas debido a que se observó que la materialidad presente en el espacio era muy recurrente y no aportaba información nueva significativa. Esta estrategia de análisis ha permitido abordar la materialidad desde un punto de vista tanto cualitativo como cuantitativo. Por un lado, se ha registrado cualitativamente el tipo de objetos y elementos iconográficos presentes en el espacio intersticial. Por otro lado, se ha realizado la cuantificación de dichos objetos y elementos iconográficos. Se ha considerado la ubicación espacial de dichos objetos e imágenes y, en el caso de la iconografía, se ha prestado atención también a la estratigrafía vertical que presentaban dichos elementos.

A su vez, el análisis arqueológico del yacimiento se ha combinado con un análisis etnográfico cualitativo desarrollado a partir de la observación directa de las prácticas llevadas a cabo en el puente. Para ello, se ha realizado la visita del lugar con regularidad entre agosto de 2017 y 2018 y se han constatado visualmente las prácticas realizadas, in-

cluyendo incluso algunas que no dejan rastro material. Finalmente, se ha tenido en cuenta también en este análisis cualitativo y la interpretación de los resultados, una perspectiva autobiográfica basada en la relación que el autor ha establecido con este tipo de lugares desde su infancia hasta la edad adulta.

4. resultados: usos y apropiaciones del espacio intersticial

Mediante los métodos de análisis señalados se han podido documentar tres tipos de prácticas asociadas a la apropiación y al uso del espacio intersticial analizado. La primera de ellas se relaciona con el denominado “turismo de residuo” y la deposición furtiva e ilegal de escombros de obra, muebles, restos de poda (esencialmente de palmeras) y otros residuos de diversa índole (barbacoas, electrodomésticos, cajas con botellas de cristal, etc.), en la zona adyacente al puente y en los bordes del antiguo camino rural (Fig. 4). El tamaño de las concentraciones de los vertidos y la naturaleza de los objetos desechados permiten inferir que éstos suelen relacionarse con actividades de pequeña escala ligadas a contextos domésticos (p. ej. reformas, podas de jardín, etc.). Se trata de una ocupación furtiva y de corta duración del espacio intersticial –debido al carácter ilegal que presentan– que, sin embargo, generan un fuerte impacto visual en la zona, contribuyendo a su percepción como espacio marginal degradado y abandonado.

La deposición de escombros es una práctica generalizada en este tipo de espacios a juzgar por la gran cantidad de noticias que aparecen sobre este tema regularmente en los periódicos mallorquines haciéndose eco del problema⁷. De hecho, la prensa local señala que este tipo de vertidos ilegales se suelen abandonar en solares, calles o caminos sin asfaltar, espacios sin luz y con pocos vecinos en la zona. Algunos autores (Anuar y Ahmad 2018), señalan además que es común encontrar este tipo de prácticas en zonas asociadas a autopistas, características todas ellas presentes en el caso de estudio. Hay que señalar que el uso ilegal de este tipo de espacios se vió agravado con la crisis económica de 2008. Con la crisis de la construcción, los vertidos ilegales se intensificaron con el fin de ahorrarse el coste de las tasas establecidas por la empresa Mac Insular encargada de gestionar estos residuos.

Las otras dos prácticas de apropiación del espacio constatadas consisten, por un lado, en la utilización de los muros del puente como un espacio para el desarrollo del arte urbano y, por otro, en el uso del puente y el espacio adyacente del descampado por parte de jóvenes adultos para realizar actividades cotidianas. A diferencia de la deposición ilegal de residuos, en estos dos casos se observa una interacción más intensa de los individuos con el espacio intersticial, estando las prácticas constatadas relacionadas con un uso más prolongado del espacio. Por este motivo, vamos a hacer un análisis más exhaustivo de dichas prácticas en los siguientes apartados.

⁷ Uno de los aspectos que la prensa enfatiza es precisamente el importante gasto que conlleva a las empresas municipales la limpieza de los vertidos ilegales de basura. Ver por ejemplo el artículo publicado el 31 de agosto de 2017 en Diario de Mallorca. <https://www.diariodemallorca.es/palma/2017/08/29/limpiar-vertidos-ilegales-basura-palma/1243692.html> En relación al “turismo de residuos” y la reciente limpieza de la zona estudiada ver el artículo del 9 de enero de 2021 publicado en Última Hora. <https://www.ultimahora.es/noticias/part-forana/2021/01/09/1228403/vertederos-ilegales-turismo-residuos-punto-mira-marratxi.html>



Figura 4. Fotografías mostrando la deposición ilegal de escombros y restos de muebles en los bordes del camino rural asociado al espacio intersticial.

4.1. Desarrollo de arte urbano: postgrafiti

Los espacios intersticiales suelen ser utilizados por artistas urbanos para desarrollar y exhibir su arte (Solà-Morales 1996, 2002). De este modo, se suele considerar que la cultura es

más productiva y creativa en los márgenes y en los espacios intermedios, donde tienen posibilidad de desarrollarse formas de expresión que transgreden lo establecido (Harrison y Schofield 2010). En este sentido, como comenta Foster (2014), los muros que forman parte de



Figura 5. Fotografías mostrando el desarrollo de arte urbano en los muros de la vertiente norte del puente. Observar la elaboración de diferentes tipologías de grafiti y la estratigrafía de los mismos en relación con los elementos arquitectónicos de la estructura.

muchos lugares intersticiales suponen un verdadero imán para los grafitero/as.

Este tipo de prácticas está muy bien constatada en el espacio intersticial analizado, en cuyos muros hemos contabilizado 256 grafitis con un tamaño que oscila entre los 30 cm

en los grafitis más simples hasta los 6 m de longitud en un trazado de apenas 150 m (Fig. 5a). Esta gran concentración de grafitis debe relacionarse con una práctica denominada *bombing* que consiste en saturar determinadas áreas de las ciudades con grafitis (Berti 2009:

105; Escobar *et al.* 2015; Kindynis 2018). Si bien se han constatado algunos pocos grafitis de tipo figurativo (1%) y algunas frases breves sin contenido político, la amplia mayoría de ellos se relacionan con firmas (*tags*), en muchas ocasiones monocromas (aunque también las hay bicromas) y realizadas en línea continua (*one-liners*). También están presentes firmas más elaboradas (conocidas como *dubs* y *throw-ups*) que son de mayor tamaño y que combinan diversos colores que contrastan entre sí, requiriendo también de más tiempo para su ejecución (Fig. 5b). El análisis preliminar de la estratigrafía vertical de las imágenes nos ha permitido constatar cómo los grafitis se superponen en diferentes capas y cómo incluso algunos de estos aparecen cortados por el muro de refuerzo que se construyó en 2013 a consecuencia de la remodelación de la estructura (Fig. 5b), lo que supone una fecha *ante quem* que nos permite datar las imágenes. Esta superposición, así como el grado deficiente de conservación de muchos de los grafitis, evidencia que este espacio lleva utilizándose de forma recurrente desde hace varios años para realizar este tipo de prácticas sin que nadie acuda a borrar los grafitis. Simplemente éstos se deterioran con el paso del tiempo. El uso recurrente de este puente ha acabado configurando pues un “muro de la memoria” que carga de narrativas y de historias al espacio y lo dota de un significado que va más allá de la plasmación de una simple firma (Gándara 2002).

Este tipo de prácticas son percibidas por gran parte de la sociedad y las autoridades como vandálicas, de nulo valor artístico y carentes de sentido estético y, por lo tanto, se considera que deben ser erradicadas (Berti 2009: 16; Evans 2016; Kindynis 2018). El debate vandalismo/arte urbano alcanza su máximo exponente en el caso de las firmas, debido al fuerte impacto que generan en las ciudades por la rapidez de su ejecución y su difusión por todo el entramado urbano. Sin embargo, para los/as artistas urbanos estos *tags* (cuya técnica puede ser perfeccionada durante varios años o incluso décadas) suponen mucho más que manchas sucias y tienen una gran importancia artística y social. Los individuos que ejecutan estas firmas no están interesados en dedicar una gran cantidad de tiempo en realizar y perfeccionar obras muy

elaboradas, de carácter preciosista o con un significado conceptual o simbólico profundo. Al contrario, el objetivo de estas obras carentes de contenido consiste básicamente en saturar rápidamente, normalmente por la noche, amplias áreas de la ciudad, especialmente aquellas de carácter público.

Más que tener un carácter muralista e ir dirigidas al público general, estas firmas se configuran como una autoafirmación nominativa y como un código de comunicación entre grafitero/as (también a menudo entre bandas de grafitero/as). De esta forma, la plasmación del nombre o el alias en múltiples superficies de la ciudad supone un mecanismo que tienen estos individuos para salir del anonimato, autoidentificarse, reivindicarse y visualizarse socialmente dentro del colectivo, así como de ganar prestigio y establecer su status dentro de su comunidad de práctica (Gándara 2002; Berti 2009: 116; Ferrell 2016; Escobar *et al.* 2017; Kindynis 2018). Además de esta función social de los grafitis, también existe un reconocimiento entre los artistas urbanos y algunos sectores de la población de la importancia estética y artística de este tipo de arte. Por un lado, se reconoce la denuncia y la resistencia que realiza este colectivo, entendiéndose que una de las finalidades del arte debe consistir en incomodar y provocar al espectador. Precisamente, este objetivo se consigue a través de la propia degradación de la ciudad y el carácter *trashier* del arte urbano. Lo que se persigue con ello no es fomentar el sentido estético, sino llamar la atención y que lo ciudadanos reflexionen sobre la realidad urbana que les rodea. Así mismo, se busca reivindicar -a través de una forma de arte que resulta muy visible y perceptible en el ámbito urbano cotidiano (Ferrell 2016)- la disconformidad hacia los discursos oficiales y el control que ejercen las autoridades públicas y privadas sobre los individuos y los espacios, promoviendo así una mayor democratización del espacio público (Berti 2009: 19; Escobar *et al.* 2015; Awad *et al.* 2017).

Por otro lado, los *tags* pretenden corromper la rutina cotidiana de la vida en la ciudad a partir de la transformación continua del entorno urbano. Como hemos comentado, una de las características que definen al contexto periurbano actual es precisamente la falta de identidad y de lugares propios para el individuo⁸

⁸ Más allá de la creación de espacios privatizados propios del mundo neoliberal definidos para el consumo individual (Laval y Dardot 2013).

(Berti 2009: 15; Solà-Morales 2014), donde todos los elementos (bancos, farolas, papele-
ras, contenedores, carteles, señales, etc.) están
producidos en serie siguiendo pautas propias
del mundo moderno neoliberal. Una forma de
resistencia que utilizan los individuos contra
esta falta de personalidad de los objetos que
nos rodean y definen se realiza a través de la
customización (Harrison y Schofield 2010).
Este es precisamente el rol que desempeña el
arte urbano en el contexto en el que se ejecuta.
Los grafitis -que solo pueden ser entendidos en
dicho contexto (Escobar *et al.* 2015)- convier-
ten los elementos cotidianos en arte, re-signifi-
cando los objetos con los que convivimos. De
esta forma, los *tags* que inundan el mobiliario
urbano dotan de un sentido de unicidad, de
una narrativa y de un aspecto particular a esos
elementos marginados de las ciudades, propor-
cionándoles una nueva identidad y un nuevo
valor social. Los grafitis pueden suponer así
una salida para que el sujeto pueda expresar
una individualidad alternativa frente a la iden-
tidad fuertemente regulada de los espacios ur-
banos oficiales.

La presencia de grafitis no se limita al es-
pacio intersticial analizado (ya que abundan en
diferentes zonas del área residencial adyacen-
te), sin embargo, debemos considerar que es en
los espacios intersticiales donde normalmente
este colectivo puede desarrollar este tipo de
prácticas y expresiones de resistencia con un
mayor grado de libertad y tranquilidad (Evans
2016; David y Wilson 2002; Kindynis 2017).
En este sentido, el puente analizado supone un
espacio practicado al que los artistas urbanos
acuden para socializarse, desarrollar su crea-
tividad, iniciarse o perfeccionar su técnica y
reivindicarse en un espacio urbano fuertemen-
te despersonalizado. El uso de este espacio va
ligado a su vez con dinámicas de transferencia
del conocimiento donde la existencia de este
tipo de espacios se transfiere de una genera-
ción de grafitero/as a otra (Kindynis 2017).
Ello queda evidenciado por la superposición
y agregación de grafitis documentada y por el
uso continuado de este espacio a lo largo de
varios años. Los grafitis y los lugares donde
estos se ejecutan representan una extensión de
los individuos y los conjuntos documentados
en el espacio intersticial analizado expresan la
interacción social llevada a cabo a lo largo del
tiempo y el importante rol social que cumplen
en el seno de este colectivo. Como señala el
grafitero Ovas de Palma (en Berti 2009: 384)

“*Lo más importante del Graffiti son las aven-
turas, las experiencias y los colegas*”.

En definitiva, los *tags* y otros tipos de gra-
fitis documentados parecen responder a una
doble lógica. Por un lado, deben ser entendi-
dos como una autoafirmación nominativa que
cumple una función apropiacionista del espa-
cio en términos individuales, siguiendo la ló-
gica que caracteriza al neoliberalismo. Por otro
lado, este tipo de arte también está concebido
para ser visto, implicando a la colectividad y
a ciertas dinámicas internas propias del colec-
tivo de lo/as grafitero/as. En esta doble lectu-
ra debemos entender a este puente como un
aliado, un espacio de subversión que permite
corromper el orden urbano establecido y crear
una concepción alternativa de la periferia urba-
na y de su espacio de vida. En otras palabras,
estas expresiones artísticas no sólo suponen un
mecanismo de construcción de la identidad,
sino que dotan de personalidad y autenticidad
una zona que puede ser calificada de no-lugar,
resignificando así la geografía urbana.

4.2. Prácticas asociadas a adultos jóvenes

Gran parte de la materialidad observada en el
espacio intersticial analizado se relaciona con
su apropiación por parte de adultos jóvenes.
Este uso del espacio, que no resulta excluyente
con el que realizan los grafitero/as, es el que se
realiza con mayor frecuencia y tiene más dura-
ción. Las observaciones realizadas in situ han
permitido constatar cómo durante la tarde/no-
che (aunque a veces también durante la maña-
na), estos jóvenes acuden en coche a este lugar
para pasar el rato con sus amigo/as. Una de
estas veces se pudo observar como dos chicos y
una chica llegaban a las 12 a.m. y, una vez esta-
cionado su vehículo bajo el puente, instalaban
una silla de camping y habrían el maletero de
su *Freelander* para sentarse en él, configuran-
do un auténtico campamento (Fig. 6a). En otra
ocasión, se pudo observar hasta cuatro coches
aparcados en batería bajo el puente, mientras
sus ocupantes (todos varones) jugaban a la pe-
lota en la zona exterior. Lo más común es que
haya uno o dos coches y que los individuos
pasen un periodo variable (de un rato a varias
horas) dentro del coche y en sus alrededores.
Como se observa en estos ejemplos, el coche
se convierte en un aliado (junto con el propio
espacio intersticial) de las prácticas que se rea-
lizan en este puente, siendo un elemento indis-
pensable en la creación de espacios de vida y



Figura 6. Fotografías mostrando la acumulación de desechos en el muro oeste bajo el puente de la autopista y la presencia de jóvenes en un coche estacionado en la zona de penumbra.

el establecimiento de lazos sociales entre los jóvenes adultos de la isla (Albero 2018). Este es un tema que desarrollaremos con más profundidad en el siguiente apartado.

Lo que ahora nos interesa es enfatizar la materialidad asociada a las prácticas desarrolladas por este colectivo en este espacio inters-

ticial. En el transcurso de las dos intervenciones realizadas entre noviembre y diciembre de 2017 inventariamos 105 objetos. Estos objetos, consistentes en desechos o basura depositada en el suelo (Fig. 6), se han clasificado en diversas categorías:

- a. Bebidas azucaradas (Fig. 7a): especialmente latas o botellas de 0.5 l de refrescos ($n = 12$) de cola, limonada, bebidas energéticas (Fig. 7g) y te, entre otros. En menor medida se documentan también botellas de 1 o 1.5 l ($n = 6$) de estas mismas bebidas, así como zumos de frutas ($n = 6$) y tres bebidas lácteas (p. ej. horchata, batidos de chocolate).
- b. Botellas de agua: se han contabilizado hasta 19 botellas de plástico de agua, especialmente de 1.5 l y, en menor medida, de 2 y 0.5 l.
- c. Bebidas alcohólicas: en esta categoría se incluyen una botella de ron, de hierbas dulces (una bebida local), vino espumoso, un litro de cerveza con envase de cristal y tres latas de cerveza. Así mismo, vinculado con el consumo de estas bebidas, hemos documentado dos bolsas de cubitos de hielo y vasos de tubo de plástico.
- d. Objetos para fumar: esta es una de las prácticas más desarrolladas pues se han documentado hasta 17 paquetes de tabaco⁹. Así mismo, se han inventariado dos paquetes de papel de liar de gran formato (Fig. 7d) y cinco “chivatos” (el plástico que envuelve el paquete de tabaco) que fueron amortizados como envase, así como 13 bolsitas de plástico de 5.6 x 9.1 cm con cierre hermético (Fig. 7e). La presencia de estos elementos asociados contextualmente y la ausencia de tabaco de liar surgiere (tal y como se observó en las visitas al lugar) que, además de fumar tabaco (Fig. 7f), los jóvenes que acuden a este lugar consumen otras sustancias (básicamente hachís y marihuana) que son almacenadas en estas bolsas herméticas y “chivatos” para ser luego mezcladas con el tabaco y liadas de nuevo con el papel para ser consumidas.
- e. Comida: en la zona estudiada abundan los envoltorios de comida, especialmente *snacks* ($n = 18$), mayoritariamente dulces (64%) y, en menor medida, salados. Estos incluyen desde patatillas (Fig. 7b) de diverso tipo (p. ej. patatillas, *cheetos*) a galletas (Fig. 7h), pastelitos, magdalenas, helados, chicles, entre otros alimentos. Así mismo, se han documentado cinco bolsas de comida rápida (de Burger King y MacDonalds), 18 sobres de *ketchup* de estos establecimientos, un envoltorio de longaniza, una bolsa de panadería, el envoltorio de tres hamburguesas del MacDonalds, el envoltorio de una bolsa patatas fritas (Fig. 7i), un cartón de porción de pizza de Telepizza, una caja de pizza y una cáscara de plátano.
- f. Documentos: en esta categoría hemos incluido 17 documentos de diverso tipo que incluyen tickets de compra de diversos establecimientos (supermercados Eroski, Alcampo, Starbucks, Bershka, Vidres Xisco de Felanitx, Zara), panfletos propagandísticos (Telepizza, de la Granja de Esporlas, de una escuela de fútbol ubicada en la calle Mestre Perosi en el cercano barrio de El Vivero), una tarjeta de una academia de baile de salón (ubicada en el cercano barrio de Es Rafal), dos tickets de estacionamiento de vehículos del Ayuntamiento de Palma, un ticket del Parking del Complejo Can Granada en la zona metropolitana de Palma y restos de exámenes e instrucciones, entre otros documentos.
- g. Otros objetos: en este apartado se han incluido objetos de difícil clasificación como son ocho botes de espray vinculados con la elaboración de grafitis, una pegatina de “bebe a bordo”, blisters de medicamento o una silla plegable.

⁹ En las prospecciones no se realizó el conteo de las colillas de cigarrillos presentes en el espacio.



Figura 7. Selección de objetos documentados durante los trabajos de campo ligados al uso que hacen los jóvenes adultos del espacio intersticial: a) botella de Coca Cola, b) envoltorio de patatillas, c) vaso de helado de Burger King, d) librito de papel de liar, e) bolsita de plástico con cierre hermético, f) envoltorio de paquete de tabaco (sin “chivato”), g) bebida energética, h) paquete de galletas, i) bolsita de patatas fritas de McDonalds.

Se puede apreciar que entre la materialidad presente en este espacio intersticial abundan las latas de Coca Cola y otros refrescos, envol-

torios de bollería industrial, de comida rápida, paquetes de tabaco, etc. En cambio, si valoramos qué es lo que no hay podemos decir que

apenas se encuentran alimentos no procesados, como frutas. En primer lugar, los objetos inventariados suponen una evidencia de los hábitos de consumo de los jóvenes adultos que utilizan este espacio. La presencia de bebidas azucaradas, *fast food* (pizzas, hamburguesas, etc.), *snacks*, zumos, bollería industrial, tabaco, etc. (es decir, básicamente bebidas y alimentos industriales ricos en azúcares), se relaciona bien con los hábitos de consumo constatados en individuos de hasta 29 años (Izco Montoya 2007). Se trata de productos de bajo coste (del llamado *pocket money*) que se ajustan bien a las posibilidades económicas de este sector de la población y cuyo consumo por parte de los jóvenes se sitúa muy por encima de la media. Del mismo modo, la compra de productos en Bershka o Zara, como los constatados, resulta importante en miembros de este colectivo (Izco Montoya 2007: 174-175, 188, 209).

Hemos visto que el consumo de alcohol no es una práctica predominante en el espacio intersticial analizado, sin embargo está presente de una forma significativa, aspecto que también encaja bien con el hábito que tienen los jóvenes millenials españoles de consumir alcohol en la calle al menos una vez al mes (34.1%) (INJUVE 2014). Más importancia tienen el consumo diario de tabaco que afectó en 2018 a entre el 20 y el 33% de la población masculina de entre 15 y 34 años, según el Instituto Nacional de Estadística. El consumo de otras sustancias como cannabis, bien documentado en este espacio, también es importante entre los jóvenes pues, según el Observatorio Español de la Droga y las Toxicomanías, en 2015 un 39% de los jóvenes de entre 15 y 34 años consumió este tipo de sustancias (porcentaje que se reduce hasta el 28% entre personas de 35 a 64 años).

En segundo lugar, las marcas de muchos de los productos consumidos (Hacendado: Fig. 7g, Telepizza, Burger King: Fig. 7c, MacDonalds: Fig. 7i, etc.) o algunos de los documentos hallados (tickets de Alcampo, Eroski) nos remiten a establecimientos que se ubican en la zona urbana adyacente, en un radio máximo de distancia de 1.5 km. Otros documentos (panfletos propaganda de baile o escuela de fútbol) deben asociarse con barrios cercanos a la zona como El Vivero o El Rafal situados a 2.8 y 3.4 km respectivamente. Finalmente, algunos pocos documentos (tickets de parking, tickets de Bershka y Starbucks) nos remiten a actividades desarrolladas en Palma o

su extrarradio, a una distancia lineal de unos 5.5 km. Toda esta información surge que los jóvenes que se apropian de este espacio son de la zona urbana residencial y comercial adyacente y que éstos desarrollan gran parte de su vida en la zona metropolitana, especialmente en el extrarradio de la ciudad (aunque se constata también a partir de algunos de los documentos hallados su presencia ocasional en el centro de Palma). Este uso preferente de las zonas urbanas periféricas frente al centro de la ciudad no nos debe extrañar, pues Palma es una ciudad que sufre un importante proceso de gentrificación y de saturación (Vives-Miró y Rullán 2017). Ello provoca que el centro sea un lugar poco atractivo en términos sociales para la población local, además de excesivamente caro, un aspecto especialmente importante para un colectivo con escasos ingresos como son los jóvenes adultos.

Hasta ahora hemos hecho un inventario de los objetos hallados en este espacio y los hemos relacionado con los hábitos de consumo y la movilidad de los jóvenes adultos, cuyo uso activo de este espacio queda bien constatado por las observaciones efectuadas sobre el terreno. Ahora bien, ¿Por qué acuden algunos jóvenes de la zona urbana a este espacio intersticial? Para responder a esta pregunta debemos considerar algunos aspectos históricos, sociales, materiales y económicos que repercuten directamente en este sector de la población y en su precaridad. Por un lado, la edad juvenil supone una etapa de la vida de las personas en la que éstas comienzan a distanciarse de la familia y en la que adquiere importancia otra institución social fundamental: el grupo de amigos (Izco Montoya 2007: 234). En este sentido las encuestas publicadas por el INJUVE en 2014 muestran como al 98.8% de los jóvenes de entre 15 y 29 años les gusta estar con sus amigos, siendo una de las prácticas más comunes que este colectivo realiza habitualmente.

Sin embargo, los adultos jóvenes continúan teniendo una gran dependencia hacia el entorno familiar debido a la falta de recursos que caracteriza a este colectivo. De este modo, el 76% de los individuos de entre 20 y 24 años vive en el domicilio familiar (INJUVE 2014). Tanto las encuestas realizadas en 2003 como en 2014 revelan esta dependencia de los jóvenes milenials, evidenciando así su carácter estructural. Sólo un 18.1% de los jóvenes europeos menores de 24 años

puede vivir de sus propios ingresos (INJUVE 2014). Esto conlleva importantes problemas de emancipación y de acceso a una vivienda propia, ya sea comprada o alquilada¹⁰. En España estas limitaciones son especialmente dramáticas en aquella población inferior a los 25 años que -con una tasa de desempleo del 53.1% (Eurostat 2013) y el acceso a trabajo eminentemente temporal, de baja cualificación y mal remunerado- es uno de los colectivos que más se ha visto afectado por la crisis económica. Todo ello se traduce en un escaso poder adquisitivo que tiene como consecuencia una edad de emancipación del núcleo familiar muy tardía¹¹, que en el caso de España se sitúa en una media de 28 años, la más alta de Europa (Eurostat 2013).

Este problema económico afecta al modo en que los jóvenes desarrollan su vida cotidiana, su dependencia del hogar familiar y la subsiguiente falta de espacios privados e íntimos para desarrollar su vida social, aspectos que influyen enormemente en los espacios que éstos utilizan (Albero 2018). De este modo, encuestas realizadas a individuos juveniles españoles en 2004 señalaban que éstos destinaban más de un 45% de su tiempo a salir con amigos por el barrio, la calle, etc., siendo ésta la actividad de ocio a la que más tiempo dedicaban (Izco Montoya 2012: 162). De hecho, en esta etapa de su vida los jóvenes frecuentemente dan mayor importancia a las relaciones de amistad (estructuradas a menudo a través de espacios como la calle o el coche) que a las relaciones familiares (estructuradas a partir del espacio doméstico). Es en este contexto de “vivir en la calle” donde ciertos lugares como los espacios intersticiales o los coches que utilizan los jóvenes adultos (Albero 2018) se convierten en aliados fundamentales en la definición de sus espacios de vida, funcionando como vías de escape ante su falta de privacidad. En este sentido, diversos colectivos a menudo utilizan a los espacios intersticiales como “lugares de estar”, realizando temporalmente actividades recreativas

o deportivas, o simplemente como un espacio alternativo en el que desarrollar prácticas en la calle. De hecho, cuanto más accesibles resultan estos espacios a las zonas urbanas adyacentes más suelen utilizarse con estos fines, especialmente durante el día (Anuar y Ahmad 2018). Tal vez el ejemplo más extremo de la relación existente entre la vida en la calle y los espacios intersticiales lo represente el uso de zonas marginales situadas debajo de las autopistas como lugar de residencia o como campamento de vagabundos (Penrose 2007).

En nuestro caso hemos constatado como este espacio intersticial es usado por adultos jóvenes para realizar determinadas prácticas de consumo y recreativas, siendo un espacio de vida en la calle en el que los jóvenes se sienten cómodos para fumar, beber, comer, jugar, charlar, e incluso desarrollar actividades sexuales -tanto heterosexuales como homosexuales, como es habitual en este tipo de espacios (Foster 2014)-, entre otras. Los productos consumidos, el estilo de vida con el que se asocian y el espacio en el que se realizan estas acciones constituyen elementos esenciales para la integración y la cohesión social de estos individuos, así como para la generación de una comunidad de práctica específica. Estas comunidades se basan en el establecimiento de vínculos de amistad, pero también en la interacción que se establece a través de compartir ciertas prácticas, actitudes y espacios. El desarrollo de estas prácticas en este espacio responde pues a una lógica Occidental supermoderna en la que la independencia, la libertad y la autonomía de los individuos resulta esencial. En este contexto, el espacio intersticial como lugar de vida juega un papel capital al permitir el desarrollo del individuo, pero sobre todo al favorecer la interacción social entre los jóvenes y el surgimiento de una comunidad de práctica.

¹⁰ El acceso a vivienda de alquiler se ha visto comprometido para los residentes locales en los últimos años debido al incremento de la oferta de alquiler vacacional relacionado con el desarrollo descontrolado del turismo de masas en la isla. Muchas de las viviendas antes disponibles para alquiler ahora se destinan a uso turístico provocando una menor oferta para la población local y un aumento de los precios. Ello ha causado que la población local tenga enormes dificultades para acceder a una vivienda, generándose además un importante proceso de gentrificación que desplaza a los ciudadanos a las zonas periféricas.

¹¹ Este fenómeno ha sido puesto de relieve por la prensa local. Por ejemplo, un artículo publicado en *Diario de Mallorca* el 21 de agosto de 2017 señalaba que la población local menor de 30 años debía de destinar prácticamente el 100% de sus ingresos al alquiler de una vivienda. Como resultado de esta precariedad la tasa de emancipación de estos jóvenes se redujo un 14.6% entre 2016 y 2017. <http://www.diariodemallorca.es/mallorca/2017/08/21/precios-pisos-bajos-suelos-frenan/1241648.html>

5. El rol activo de la materialidad en las prácticas documentadas

Para poder entender adecuadamente la causas por las que los grupos identificados utilizan este espacio intersticial y no otras zonas del entramado urbano debemos considerar la fisicalidad y la fenomenología inherentes a este espacio. Ello implica evaluar en qué forma los rasgos físicos del espacio intersticial analizado promueven que éste sea percibido de una determinada manera y elegido y utilizado por los individuos como espacio de vida. Del mismo modo, también debemos reflexionar sobre el modo en qué sus características promueven el desarrollo de ciertas prácticas sociales. En este sentido, el espacio analizado (Fig. 5 y 6) presenta muchos de los rasgos básicos que caracterizan a los espacios intersticiales situados en torno a o bajo autopistas (Wall 2011). Se trata de un espacio cerrado, sin cámaras ni vigilancia de ningún tipo, de superficies reducidas, semisubterráneo, con mala ventilación y en el que la cantidad de luz natural se reduce sensiblemente respecto a las zonas abiertas adyacentes (siendo además la iluminación artificial inexistente). Además, es un espacio poco transitado en comparación con las calles y avenidas de la zona urbana adyacente. Se trata de un espacio ordinario, “sucio” y poco visible en la trama urbana que resulta poco atractivo en términos estéticos y acústicos para la mayor parte de la población y que es concebido negativamente en contraposición con los espacios públicos y los parques de la zona urbana. Éstos últimos están más presentes en la vida cotidiana y los recuerdos de los ciudadanos, estando también sujetos a un mayor control y regulación por parte de las autoridades y el resto de la población (Jonas y Rahmann 2012).

Sin embargo, a pesar de estas connotaciones negativas, podemos señalar que este puente bajo la autopista supone algo más que una simple zona de paso y si hay grupos que desarrollan prácticas estables allí y habitan temporalmente dicho espacio se debe a sus propias características. Esta zona escasamente transitada se caracteriza por estar aislada respecto a la zona urbana adyacente, existiendo en ella cierta sensación de invisibilidad, soledad y vacío, de modo que supone un área en la que los diversos colectivos constatados pueden disfrutar de cierta privacidad. Como ocurre en casos como la *Petite Ceinture* de

París (Foster 2014) o con los polígonos industriales durante la noche (Escobar *et al.* 2015), son precisamente estas características de aislamiento y marginalidad las que atraen a los visitantes que habitan este espacio. Para estos individuos, a diferencia de los visitantes ocasionales que sólo utilizan el puente unos pocos minutos como punto de tránsito, el espacio actúa como un lugar de refugio que permite distanciarse del entorno urbano controlado. Una zona en la que, por su carácter no habitado, no regulado, etc., pueden desarrollar su vida y prácticas cotidianas en paz y con tranquilidad, sin ser vistos ni oídos, pasando así desapercibidos. De este modo, este espacio proporciona a los jóvenes la privacidad y la libertad de la que no disponen en el núcleo familiar (donde sus conductas están sujetas al control parental) o en el entorno urbano (donde sus conductas están sujetas al escrutinio social e incluso policial), ofreciendo además sombra en las horas del día, un aspecto a tener en cuenta en verano.

Esta privacidad, aislamiento y falta de control que se derivan de las características de este espacio intersticial son especialmente importantes cuando consideramos que en él se desarrollan diversas prácticas que tienen un carácter ilegal. Estas conductas reprobables y heterotopías de la desviación (Foucault 1986) se suelen realizar en espacios pequeños o aislados pues, como hemos señalado, es en los grandes espacios urbanos abiertos donde suele haber una mayor regulación del acceso y las conductas. En este sentido, la deposición de escombros, basura y otros desechos que hemos constatado en esta área está fuertemente condicionada precisamente por su carácter de zona marginada no vigilada ni civilizada. Lo mismo ocurre con algunas de las prácticas ilegales que hemos visto desarrollan los jóvenes adultos aprovechando el carácter cerrado y íntimo del lugar, como el consumo de alcohol en un espacio público y de drogas, prácticas habituales en espacios intersticiales (Harrison y Schofield 2010). Finalmente, el arte urbano es otra de las actividades ilegales constatadas y que se desarrollan ampliamente en los espacios intersticiales por la privacidad y libertad que éstos proporcionan (Evans 2016). Estos espacios tienen una serie de ventajas respecto al arte que se realiza en contextos urbanos: 1) permiten que los grafiteros/as puedan pintar sin ser molestados o perseguidos, pudiendo así dedicar más tiempo a la

elaboración de sus obras, al aprendizaje y al perfeccionamiento de su técnica; 2) permiten que las obras tengan una mayor durabilidad potencial y 3) los largos muros (de 150 m de longitud cada uno) que delimitan el espacio bajo la autopista constituyen superficies amplias y extensas, ideales para este tipo de expresión artística.

El uso que se realiza del espacio intersticial analizado no puede entenderse tampoco sin analizar su conexión con otros dos elementos materiales: la autopista y el uso activo que se realiza del coche en esta zona. Ya hemos comentado que se trata de un espacio que está estrechamente asociado a un no-lugar (Augé 1995), la autopista. Esta es una infraestructura intensamente transitada por miles de vehículos a motor cada día que presenta un alto nivel de contaminación acústica. Ello hace que el espacio intersticial no tenga limitaciones en lo que a la generación de ruido se refiere, pues los vecinos de la zona no perciben el ruido que puedan realizar los jóvenes bajo la autopista, de modo que pueden ocupar ese espacio sin molestar. Por otro lado, hemos constatado que la autopista funciona como una frontera que establece un paisaje fragmentado, separando el espacio urbano (regulado, civilizado, residencial, etc.) del espacio intersticial (no regulado, permisivo, abandonado, etc.) y el suelo rústico. Por tanto, la autopista delimita el espacio marginal que puede ser apropiado por los grupos sociales identificados para realizar sus prácticas, entre ellas las diversas prácticas ilegales que hemos comentado (depositar basura, escombros, consumir drogas, alcohol, hacer grafitis, etc.). De hecho, el desarrollo de actividades sociales ilegales resulta bastante común en puentes bajo autopistas y espacios intersticiales ligados a infraestructuras viarias (Foster 2014; Anuar y Ahmad 2018). En este sentido, los individuos que ocupan la zona no han elegido un sitio cualquiera, sino una autopista que puede ser considerada como un elemento sin identidad y sin carácter histórico, un elemento de tránsito no valorado emocionalmente. El carácter marginal que presenta el espacio se debe en gran parte a su asociación con este no-lugar. Una evidencia de este límite conceptual que supone la autopista la constituye el hecho de que de los más de 250 grafitis consignados sólo un 2% de ellos se realizaron en la mitad del puente que colinda con la zona urbana residencial, el 98% res-

tante se sitúan en el sector del puente que se orienta hacia la zona rústica adyacente.

Finalmente, debemos contemplar también un elemento esencial que está muy presente en la zona y que participa activamente en la vida desarrollada por los grupos de jóvenes en este contexto: el coche. Los jóvenes acuden al puente en coche y realizan actividades en grupo en este espacio, tanto fuera como dentro del coche. En este contexto, con unas particularidades fenomenológicas y materiales muy marcadas, las propias características físicas de los coches retroalimentan el carácter de privacidad y de libertad que ya hemos señalado para el espacio intersticial, suponiendo en cierto modo una traslación del espacio doméstico del que no disponen la mayoría de jóvenes (Albero 2018). Los coches pueden clasificarse dentro de las “tecnologías del aislamiento” (Debord 1994: 22; Harrison y Schofield 2010: 250), constituyendo espacios quasi-privados en los que, de forma similar a una sala de estar, las personas disponen de un sofá, sillones y un equipo de música en el que desarrollar numerosas prácticas (Laurier *et al.* 2005). Así pues, a pesar de estar en la calle, constituyen un locus diferenciado del espacio público, generando cierto aislamiento del exterior, tanto en términos acústicos como visuales (Bull 2003, 2004; Bijsterveld *et al.* 2014). Al mismo tiempo, los coches hacen más cómoda la estancia de los jóvenes en este espacio y les proporcionan un lugar de refugio. Por todos estos motivos, el coche supone un bien ampliamente valorado por los jóvenes adultos, este objeto les proporciona un entorno propio, seguro y resguardado del exterior disponible para ser compartido con el círculo de amistad (Wells y Xenias 2015; Green *et al.* 2018; Albero 2018). Podemos concluir, por tanto, que se produce una clara sinergia entre la materialidad del espacio intersticial analizado y los coches que éstos utilizan, ambos elementos se utilizan para generar una sensación de libertad, intimidad e independencia entre un colectivo que vive con cierta asiduidad en la calle.

6. Conclusión: un “lugar” bajo un “no-lugar”

Hemos analizado como las dinámicas de desarrollo urbano originadas desde la modernidad han dado lugar a una periferia carente de

identidad y sentido histórico en la que las antiguas áreas productivas rurales e industriales han sido reemplazadas por un entorno basado en la fragmentación y privatización del territorio. Ello ha supuesto el desarrollo preferente de zonas urbanas exclusivas dedicadas al consumo (áreas comerciales con tiendas, restaurantes, etc.) y a un uso residencial (urbanizaciones), con la consiguiente falta de espacios públicos para el desarrollo social de los individuos fuera de estas zonas privadas. Sin embargo, es en estas periferias urbanas —que se contraponen con núcleos históricos fuertemente patrimonializados, turistizados y sujetos a importantes procesos de gentrificación—, alejadas de los cascos antiguos de las ciudades e indignas de ser visitadas o fotografiadas, donde se evidencian las transformaciones y los conflictos de la ciudad actual y sus ciudadanos.

Es dentro de estas dinámicas donde los espacios intersticiales tan presentes en las áreas periurbanas tienen un valor capital como espacios para el desarrollo de la agencia y la creatividad de ciertos individuos y grupos sociales. Es precisamente el carácter marginal y aislado de estos espacios, su propia materialidad y su contraposición con el espacio urbano regulado lo que los hace atractivos y susceptibles de ser apropiados por ciertas personas. En nuestro caso, hemos podido confirmar a través de la observación etnográfica in situ y del análisis de la materialidad, como un espacio intersticial ha sido reconfigurado como un espacio de vida por parte de los jóvenes que habitan en la zona. Esta apropiación que los jóvenes realizan de este espacio no puede entenderse sin considerar ciertos aspectos económicos, sociales, materiales e históricos que afectan a este colectivo. Es esencial, por tanto, contemplar aspectos como la situación de precariedad en la que viven muchos jóvenes adultos y las dinámicas que rigen sus re-

laciones sociales vinculadas a una búsqueda de libertad e independencia y a prácticas que a menudo resultan ilegales.

Así pues los espacios intersticiales no deben ser entendidos como no-lugares o espacios neutros, sino como espacios de gran relevancia social, al menos para ciertas comunidades de práctica. Es en estos espacios marginales donde se produce la interacción social, se activan fenómenos identitarios, de conexión mnemónica y de colectividad, por lo que ejercen un papel estructurante y activo en la configuración social para algunos individuos o grupos. Del mismo modo, esta investigación ha puesto de relieve cómo estos espacios aparentemente ruinosos y abandonados suponen la arena a través de la que diversos grupos sociales desarrollan ciertos fenómenos de apropiación y transgresión. Es aquí donde diversos grupos sociales, de algún modo, se apropian del espacio e intentan transgredir un sistema altamente reglamentado que no los tiene en consideración. En este sentido, inspirándonos en la idea de heterotopía de la desviación de Foucault, entendemos que los paisajes urbanos supermodernos actuales no pueden entenderse sin considerar este tipo de contra-espacios. Estos espacios públicos alternativos, a menudo desarraigados y situados en la clandestinidad o en los márgenes de la sociedad, son utilizados por algunos individuos y grupos sociales subalternos para escapar de los ideales dominantes y las normas establecidas. En este sentido, la ocupación del propio espacio intersticial analizado, así como muchas de las prácticas constatadas allí, rompen la lógica y la armonía urbana establecida, desafiando las preconcepciones existentes sobre cómo debe usarse el entorno urbano y generando una vía para escapar, tanto al control que ejercen las autoridades sobre los individuos como a las frustraciones de la sociedad actual.

Bibliografía

- Águila Flores, J.A. (2014): *Espacio intersticial: Surgimiento y transformación*. Universidad Internacional de Andalucía, Sevilla.
- Albero, D. (2018): Living in my car: interactions between young adults and cars in the Balearic Islands (Spain). *Journal of Contemporary Archaeology*, 5 (2): 135-153.
- Albero, D.; Calderón, M^a; Calvo, M.; Gloaguen, E. (2011) *Patrimonio cultural del municipio de Calvià. Vol. II*, Ajuntament de Calvià, Mallorca.
- Amendola, G. (1997): *La ciudad postmoderna*. Celeste Ediciones, Roma.

- Anuar, M.; Ahmad, R. (2018): Exploring possible usage for elevated highway interstitial spaces: a case study of Duke and Akleh, Kuala Lumpur. *Journal of the Malaysian Institute of Planners*, 16 (3): 208-220.
- Augé, M. (1995): *Non-Places: Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Verso, Londres.
- Awad, S.H.; Wagoner, B.; Glaveanu, V. (2017): The Street Art of Resistance. *Resistance in Everyday Life: Constructing Cultural Experiences* (N. Chaudhary, P. Hviid, G. Marsico, J. Villadsen, eds.), Springer, Londres: 161-180.
- Barron, P. (2014): Introduction: At the Edge of the Pale. *Terrain Vague: Interstices at the Edge of the Pale* (M. Mariani y P. Barron, eds.), Routledge, New York: 1-12.
- Bauman, Z. (1998): *Globalization: The Human Consequences*. Columbia University Press, Nueva York.
- Berti, G. (2009) *Pioneros del graffiti en España*. Universitat Politècnica de València, Valencia.
- Bijsterveld, K.; Cleophas, E.; Krebs, S. Mom, G. (2014): *Sound and Safe: A History of Listening Behind the Wheel*. Oxford University Press, Nueva York.
- Boddy, T. (2004): Subterránea y elevada: la construcción de la ciudad análoga. *Variaciones Sobre un Parque Temático. La Nueva Ciudad Americana y el Fin del Espacio Público* (M. Sorkin, ed.), Gustavo Gili, Barcelona: 145-176.
- Boudreau-Fournier, A. (2017): Recording and editing. *A Different Kind of Ethnography: Imaginative Practices and Creative Methodologies* (D. Elliott, D. Culhane, eds.), University of Toronto Press, Toronto: 69-90.
- Boudreau-Fournier, A.; Wees, N. (2017): Creative Engagement with Interstitial Urban Spaces: The Case of Vancouver's Back Alleys. *Urban Encounters: Art and the Public* (M. Radice, A. Boudreault-Fournier, eds.), McGill-Queen's University Press, Montreal: 192-211.
- Brighenti, A.M. (ed.) (2013): *Urban Interstices: The Aesthetics and the Politics of the In-between*. Ashgate Publishing Ltd., Farnham.
- Bull, M. (2003): Soundscapes of the Car: A Critical Study of Automobile Habitation. *The Auditory Culture Reader* (M. Bull, L. Back, eds.) Berg, Oxford: 357-374.
- Bull, M. (2004): Automobility and the Power of Sound. *Theory, Culture & Society*, 21 (4-5): 243-259.
- Castells, M. (1997): *La Era de la Información: Economía, Sociedad y Cultura*. Alianza, Madrid.
- Calvo, M.; Javaloyas, D.; García, J.; Albero, D. (2012): Traspasando límites: conectando patrimonio mundial con áreas periféricas. *Proceedings of the 1st International Conference on Best Practices in World Heritage: Archaeology*. Menorca: 810-828.
- Coll, M.; Massot, B. (1998): Marratxí: Aproximació a partir dels *stims* de 1581 i el cadastre de 1685. *II Jornades d'Estudis Locals de Marratxí*, Ajuntament de Marratxí, Mallorca: 13-27.
- Criado, F. (1993): Límites y posibilidades de la arqueología del paisaje. *Spal*, 2:9-55.
- David, B.; Wilson, M. (2002): Spaces of Resistance: Graffiti and Indigenous Place Markings in the Early European Contact Period of Northern Australia. *Inscribed Landscapes: Marketing and Making Place* (B. David, M. Wilson, eds.), University of Hawaii Press, Honolulu: 42-60.
- Debord, G. (1994): *The Society of the Spectacle*. Zone, Nueva York.
- De Silvey, C.; Edensor, T. (2012): Reckoning with Ruins. *Progress in Human Geography*, 37 (4): 463-83.
- Escobar, A.; Maura, A.; Mayol, C. (2015): Street art d'Inca. *XVI Jornades d'Estudis Locals d'Inca*. Ajuntament d'Inca, Mallorca: 227-238.
- Evans, G. (2016): Graffiti Art and the city: From piece-making to place-making. *Handbook of Graffiti and Street Art* (J. Ross, ed.), Routledge, Nueva York: 168-182.
- Ferrell, J. (2016) Graffiti and Street Art: Reading, Writing and Representing the City. *Graffiti, street art and the dialectics of the city* (K. Avramidis, M. Tsilimpounidi, eds.), Routledge, Londres.
- Forman, R.T.; Sperling, D.; Bissonette, J. A.; Clevenger, A.P.; Cutshall, C.D.; Dale, V.H.; Franck, K.A. (2011): Occupying the edge and the underneath- "other" urban public spaces. *Infrastructural urbanism - Addressing the in-between* (T. Hauck, R. Keller, V. Kleinekort, eds.), DOM Publishers, Berlin: 117-129.
- Foster, J. (2014): Hiding in plain view: Vacancy and prospect in Paris' Petite Ceinture. *Cities*, 40: 124-132.
- Foucault, M. (1986): Of other spaces. *Diacritics*, 16: 22-27.
- Gándara, L. (2002): *Graffiti*. Eudeba, Buenos Aires.
- Gandy, M. (2011): Interstitial landscapes: reflections on a Berlin corner. *Urban constellations* (M. Gandy, ed.), Jovis: 149-152.
- González Ruibal, A. (2013): Modernism. *The Oxford Handbook of the Archaeology of the Contemporary World* (P. Graves-Brown, R. Harrison, A. Piccini, eds.), Oxford University Press, Oxford: 306-320.

- Green, J.; Steinbach, R.; Garnett, E.; Christie, N.; Prior, L. (2018): Automobility reconfigured? Ironic seductions and mundane freedoms in 16–21 year olds' accounts of car driving and ownership. *Mobilities*, 13 (1): 14-28.
- Gutiérrez, L.; Torres, I. M.; Guerrero, M. L. C.; García, A.; Sánchez, A.; Molinos, M. M. (1996): Arqueología para después de una feria. *Arqueología espacial*, (15): 149-184.
- Harrison, R.; Schofield, J. (2010): *After Modernity: Archaeological Approaches to the Contemporary Past*. Oxford University Press, Oxford.
- Imai, H. (2013): The liminal nature of alleyways: Understanding the alleyway roji as a 'Boundary' between past and present. *Cities*, 34: 58–66.
- Izco Montoya, E. (2007): *Los adolescentes en la planificación de medios. Segmentación y conocimiento del target*. Instituto de la Juventud. Gobierno de España, Madrid.
- Jonas, M.; Rahmann, H. (2012): Interstitial Natures: the alternative production of space. *Opportunistic Urban Design: Proceedings of the 5th International Urban Design Conference*, Ast Management, Nerang: 50-57.
- Kindynis, T. (2018): Bomb alert: graffiti writing and urban space in London. *The British Journal of Criminology*, 58: 511–528.
- Korstanje, M. (2006): El viaje: Una crítica al concepto de no lugares. *Athenea Digital*, 10: 211–238.
- Latour, B. (2005): *Reassembling the Social: An Introduction to Actor-Network-Theory*. Clarendon Press, Oxford.
- Laval, C.; Dardot, P. (2013): *La nueva razón del mundo*. Gedisa
- Leivestad, H.H. (2017): Inventorying Mobility: Methodology on Wheels. *Methodologies of Mobility: Ethnography and Experiment* (A. Elliot, R. Norum, N. Salazar, eds.), Berghahn Books, Nueva York: 47–67.
- Lekakis, S. (2019): The archaeology of in-between places: Finds under the Ilissos River bridge in Athens. *Journal of Greek Media & Culture*, 5 (2): 151-184.
- Mabey, R. (2010): *The Unofficial Countryside*. Little Toller Books.
- Mariani, M.; Barron, P. (2014): *Terrain Vague: Interstices at the Edge of the Pale*. Routledge, New York
- Mateu, J.; Seguí, J.M.; Ruiz, M. (2017): Mallorca y sus dinámicas metropolitanas: proximidad y movilidad cotidiana en una isla-ciudad. *EURE*, 43 (129): 27–47.
- Noyes, D. (2006): Waiting for Mr Marshall: Spanish American Dreams. *The Americanization of Europe* (A. Stephan, ed.), Berghahn, Nueva York: 307-336.
- Olsen, B. (2010): *In Defense of Things*. Altamira Press, Walnut Creek.
- Ordinas, B.; Rotger, F.; Forteza, V.; Reynés, A. (2002): Notes històriques dels camins de Marratxí. *III Jornades d'Estudis Locals a Marratxí*, Ajuntament de Marratxí, Mallorca: 15-23.
- Peng, C.; Park, A. (2013): Mapping interstitial urban spaces through performing the city. *Leonardo*, 46 (5): 490–491.
- Picornell, M. (2016) Espais intersticials en la representació de la Barcelona contemporània: Una lectura d'Última oda a Barcelona (2008), de Lluís Calvo i Jordi Valls. *Incidències: Poesia catalana i esfera pública* (E. Gayà, M. Picornell, M. Ruiz, eds.), Biblioteca di Rassegna iberistica 2, Edizione Ca' Foscari, Venecia: 161-178.
- Rathje, W.L.; Murphy, C. (2001): *Rubbish! The Archaeology of Garbage*. The University of Arizona Press, Tucson.
- Rathje, W.L.; Hughes, W.W.; Wilson, D.C.; Tani, M.K.; Archer, G.H.; Hunt, R.G.; Jones, T.W. (1992): The Archaeology of Contemporary Landfills. *American Antiquity*, 57: 437–447.
- Silva, C. (2017): The Interstitial Spaces of Urban Sprawl: Understanding the Components of the Unbuilt Suburban Geography of Santiago de Chile. *Lo Squaderno: Explorations in Space and Society*, 46: 7-12.
- Simons, D. (2005): Impressive and Interstitial Space in Vancouver's False Creek. *West Coast Line*, 39 (2): 145-159.
- Solà-Morales, I. (1996): *Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades*. Col.legi Oficial de Arquitectes de Catalunya, Centre de Cultura Contemporànea, Barcelona.
- Solà-Morales, I. (2002): *Territorios*. Editorial GG, Barcelona.
- Solà-Morales, I. (2014): Terrain vague. *Terrain Vague: Interstices at the Edge of the Pale* (M. Mariani, P. Barron, eds.), Routledge, Nueva York: 24-30.
- Sennett, R. (2019): *Construir y habitar: Ética para una ciudad*. Anagrama.
- Vidal, T.; Pol, E. (2005): La apropiación del espacio: Una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares. *Anuario de Psicología*, 36 (3):281–297.

- Vives-Miró, S.; Rullán, O. (2017): Desposesión de vivienda por turistización? Revalorización y desplazamientos en el Centro Histórico de Palma (Mallorca). *Revista de Geografía Norte Grande*, 67: 53-71.
- Wall, E. (2011): Infrastructural form, interstitial spaces and informal acts. *Infrastructural urbanism - Addressing the in-between* (T. Hauck, R. Keller, V. Kleinekort, eds.), DOM Publishers, Berlín: 145-157.
- Wells, P.; Xenias, D. (2015) From 'Freedom of the Open Road' to 'Cocooning': Understanding Resistance to Change in Personal Private Automobility. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 16: 106–119.
- Zimmerman, L. J.; Welch, J. (2011): Displaced and Barely Visible: Archaeology and the Material Culture of Homelessness. *Historical Archaeology*, 45 (1): 67-85.