



DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA
PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL PERÚ

NÚMERO 3 DICIEMBRE 2006

CUADERNOS

ARQUITECTURA Y CIUDAD

EI ESPACIO PÚBLICO
LA MOVILIDAD Y LA REVALORACIÓN DE LA CIUDAD
Pablo Vega Centeno

CRÉDITOS

Dirección:

Pedro Belaúnde Martínez

Producción:

Departamento de Arquitectura - Jefatura

Diseño gráfico:

J. Carlos Cornejo F.

Coordinador general:

Isabel Ruiz C.

Correspondencia:

Av. Universitaria N° 1801, San Miguel

Impreso en el Perú, diciembre 2006
Departamento de Arquitectura - PUCP
e-mail: dptoarquitectura@pucp.edu.pe

EL ESPACIO PÚBLICO

La movilidad y la revaloración de la ciudad

Pablo Vega Centeno

Actualmente uno de los grandes temas de discusión en el urbanismo es el futuro de las ciudades y por ende el proyecto de vida urbana al que aspiramos. Dentro de esta preocupación, la existencia y el rol de los espacios públicos juega un papel central. Para algunos autores, las ciudades están en vías de desaparición a expensas de un crecimiento urbano fundado en lógicas privadas, lo que abre el camino al desarrollo de la llamada **ciudad difusa** o **ciudad fragmentada**¹. Esta posición se sustenta, entre otros aspectos, en el paulatino abandono que los sectores sociales de mayores recursos hacen del espacio público para desarrollar su vida urbana en espacios cerrados, destinos que no necesitan expresar mayor relación con la trama urbana y que no los exponen a encuentros plurisociales, que son en principio evitados en nombre de la seguridad.

Los grandes espacios abiertos que permitían el encuentro de los colectivos urbanos para desarrollar múltiples actividades, parecen haber cedido parte de su rol como principal escenario de los encuentros humanos a los espacios residenciales y en otros casos a nuevos espacios cerrados que facilitan encuentros sociales donde el acceso es restringido por distintos criterios. Por otra parte, áreas comunes donde se desarrollaba buena parte de la socialización humana en la ciudad, como fueron las calles, han ido resignando su carácter de espacio público para adquirir la función de vía de circulación, en un escenario donde la movilidad estructura la vida urbana.

1 Cf: Borja, Jordi. La ciudad conquistada, Madrid, Alianza Editorial. 2003 y Capel, Horacio. "Redes, chabolas y rascacielos". En: El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado. Actas del Seminario Internacional. Barcelona, Institut d'Estudis Territorials. 2003.

El espacio público, tal cual lo hemos conocido, ¿es necesario para la ciudad contemporánea o es sobretudo un viejo recuerdo que engrosa un patrimonio del pasado? Esta preocupación se torna álgida para los responsables de la gestión urbana en la medida que el espacio público clásico no reporta un ingreso fiscal evidente sino que más bien supone sobretudo un gran desembolso para su mantenimiento.

En el caso específico de Lima, se discute por una parte cómo transformar los espacios públicos del centro histórico que suelen caracterizarse por su deterioro o abandono para volverlos atractivos al turismo; por otra parte, ante la carencia de espacios comunes de calidad proporcionales al crecimiento espacial y demográfico, varias voces sugieren como alternativa de solución, la multiplicación de centros comerciales o el diseño de áreas recreativas que busquen sobresalir como símbolos de una era dominada por el influjo de la globalización y que permitan asegurar la “posteridad” de la gestión municipal que la impulsó.

Estas alternativas han llevado a recibir con entusiasmo la inauguración de grandes centros comerciales o *malls* en los llamados Conos Norte y Sur de la ciudad, que son percibidos por la población que reside en estas zonas como símbolos de reconocimiento de una ciudad en la cual eran marginados y a la vez se los interpreta como puertas simbólicas a la globalización. Por otra parte, en Miraflores se construyó el centro comercial Larco Mar, que en sus años de existencia se ha convertido en uno de los principales espacios relacionales de la ciudad, al igual que el *mall* Jockey Plaza en Monterrico. Es innegable que estos centros comerciales han enriquecido la diversidad de posibilidades de destino en la ciudad y configuran importantes espacios relacionales para sus habitantes. Sin embargo, ¿son los *shopping centers* los espacios relacionales llamados a cubrir la escasez y/o inadecuación de espacios públicos que ciudades como Lima experimentan? Por otra parte, ¿es la adecuación al turismo el objetivo que debe guiar el tratamiento de los espacios públicos del área céntrica o se debe atender las necesidades de calidad de vida urbana de la población residente?

Las respuestas a estas interrogantes dependen mucho de cómo partimos por definir y comprender el espacio público. El enfoque que nos interesa desarrollar parte por identificar estos espacios por los usos que las personas, individual y colectivamente, hacen de ellos a través de la vida cotidiana.

Si partiéramos de suponer una hegemonía de la sociedad de consumo en los usos del espacio común en la vida cotidiana, evidentemente las propuestas de diseño urbano que proponen los grandes establecimientos comerciales resultan una alternativa coherente y eficiente. Sin embargo, **las necesidades sociales** que pueden expresarse en el uso del espacio común no se agotan en el consumo, sino que expresan la complejidad de las aspiraciones humanas construidas en contextos culturales específicos. Por ello, como señalaba Lefebvre:

“las necesidades humanas tienen un fundamento antropológico; opuestas y complementarias a un tiempo, comprenden la necesidad de seguridad y la de apertura, la de certidumbre y aventura, la de organización del trabajo y la de juego, las necesidades de previsibilidad y de lo imprevisto, de unidad y de diferencia, de aislamiento y de encuentro, de cambios y de inversiones, de independencia (cuando no de soledad) y de comunicación, de inmediatez y perspectiva a largo plazo”. (p.123)²

Esta diversidad es lo que caracteriza la vida urbana, donde en algunos momentos nos puede saturar la monotonía pero en otros disgustar la superposición de posibilidades a la que rápidamente nos aventuramos a calificar de “caótica”. Ahora bien, ¿Qué rol le compete a las áreas de potencial uso común siguiendo esa perspectiva? Para nosotros, se trata de un bien público, es decir, un bien que pertenece a todos (al colectivo urbano) y que a la vez ninguno puede arrogarse su exclusiva posesión.

2 Cf: Lefebvre, Henri. *El derecho a la ciudad*. 4ed. Barcelona, Ed. Península. 1978.

La hipótesis que proponemos es que los espacios públicos, y en particular aquellos que se concentran en las llamadas áreas céntricas, son los espacios que permiten asegurar un **futuro sostenible** para las aglomeraciones urbanas contemporáneas en la medida que aseguran la pluralidad de encuentros y actividades de los grupos humanos que dan vida a la urbe. Se trata entonces de construir una lectura de los espacios públicos que entienda que la riqueza de vivir en la ciudad trasciende largamente las comodidades o posibilidades que ofrezcan los espacios residenciales ³. Esta lectura permite, por otra parte, reconocer que el derecho de hacer uso de este espacio es compartido con otros, por lo que las prácticas de apropiación cotidiana del espacio se llevarán a cabo respetando las posibilidades y necesidades de las diferentes personas que configuran los colectivos urbanos contemporáneos. En otras palabras, se propone una apuesta por lo que se denomina **cultura ciudadana** ⁴, que nos permita tolerar y respetar al otro, al desconocido que comparte con nosotros su carácter de habitante de la urbe.

Con el objetivo de sustentar esta propuesta, en primer lugar se precisará los orígenes de la definición de espacio público con la que se trabaja. Seguidamente, se pondrá en relación este concepto con las transformaciones que implicó la movilidad para más adelante confrontar las necesidades contemporáneas de encuentro y lo que ofrece hoy en día el espacio público. La reflexión a desarrollar se apoyará con recuadros, a manera de discurso complementario, con algunas referencias a los fenómenos urbanos que observamos en la metrópoli de Lima.

3 Enfoque que probablemente no ha permitido el desarrollo de mayores reflexiones en torno al espacio público en sociología urbana, como bien señala Joseph. Cf: Joseph, Isaac. La ville sans qualités. Paris, L'Aube. 1998.

4 Se sigue aquí la propuesta desarrollada por Antanas Mockus que fue exitosamente llevada a la práctica en Bogotá.

1. El sentido original del espacio público

El concepto de espacio público, como señala Borja, supone un dominio público, uso social colectivo y multifuncionalidad ⁵. La referencia al uso social colectivo suele asociarse a la presencia de grandes aglomeraciones humanas en escenarios urbanos gestionados por autoridades públicas, por ejemplo en manifestaciones políticas o festividades colectivas o en multiplicidad de actividades que ocurren de manera paralela. Esta ocupación de los lugares puede ser el resultado de diferentes acciones llevadas a cabo por los habitantes y por ello se suele insistir mucho en el carácter **multi-funciones** del espacio público.

Sin embargo, este concepto no es plenamente satisfactorio en la medida que supone que la vida humana puede expresarse en un conjunto de funciones vitales. Líneas arriba proponíamos utilizar el concepto de **necesidades sociales** propuesto por Lefebvre, que permite orientarnos por la iniciativa humana antes que por la objetivación del significado de vivir en la ciudad que determinados enfoques analíticos del urbanismo moderno han desarrollado.

En relación con el concepto de necesidades, antes que referirnos a **usos** del espacio nos parece sugerente utilizar el concepto de **apropiación**, según el enfoque propuesto por Remy y Voyé. En esta perspectiva, se define apropiación como la forma en que la población hace suyo un espacio, imprimiéndole su sello vital. Siguiendo este hilo conductor, se entenderá por espacio público a *todo espacio accesible, sin importar el momento o el tipo de persona, sin discriminación alguna de actividades, las cuales no necesariamente son determinadas explícitamente, a condición que ellas sigan un reglamento de uso establecido por la autoridad pública* ⁶. Se trata entonces de un lugar donde existe entera libertad de circulación y de interacción en el tiempo o en otras palabras, un espacio que ofrece como principal característica a la vez la *libertad de acción y el derecho a permanecer inactivo* ⁷.

⁵ Cf: Borja, Jordi. *La ciudad conquistada*. op.cit. p.124.

⁶ Tomamos la definición de espacio público de Jean Remy y Liliane Voyé. Cf: *Ville, ordre et violence*. Paris. PUF, 1981. pp.92-93.

⁷ Kostof, Spiro. *Op.cit.* p.123.

Entonces, el centro de gravedad en la observación de los espacios públicos se orientará a las formas en que la población ocupa espacios comunes de la ciudad.

Las principales formas urbanas que reúnen el conjunto de características señaladas en la urbe para un espacio público suelen ser plazas, parques y calles pero las formas de apropiación varían sustancialmente según el tipo de vida cotidiana que sea predominante en una aglomeración.

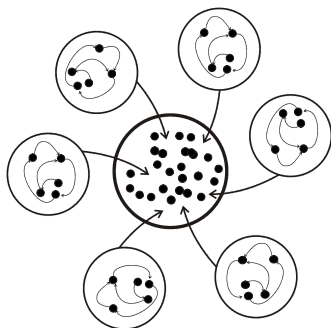
Si nos remontamos a la ciudad tradicional, regida por lógicas peatonales, el dominio público se torna central en la medida que constituía el principal espacio relacional para el conjunto de la población urbana. En efecto, en estos contextos la calle solía ser el espacio principal de aprendizaje de los usos y costumbres de un colectivo.

La organización tradicional de las ciudades antiguas, suponía espacios públicos a escala barrial y otros a escala de la urbe en su conjunto. A través de la historia, los registros de la vida en los barrios nos indican que las sinuosas calles de la Europa medieval fueron el principal espacio de socialización junto con las pequeñas plazoletas que se formaban alrededor de los pozos de agua. La vida cotidiana discurría en el barrio, siendo excepcionales los trayectos fuera de éste.

El centro, en la morfología de la ciudad tradicional, es el espacio que permitía los encuentros de los habitantes pertenecientes a los múltiples barrios; es el lugar donde tienen lugar las principales manifestaciones políticas, religiosas y sociales entre otras, que involucran a todos los habitantes e inclusive a los extranjeros, es decir, a quienes no residen en la ciudad ⁸.

8 Como señalan Remy y Voyé, el centro era el lugar donde se encontraban y mezclaban, sobretudo en ciertos momentos, los habitantes de los diferentes barrios; el extranjero era aceptado más fácilmente que en los barrios donde es primeramente percibido como un intruso. Cf: Remy, Jean y Liliane Voyé. La ville: vers une nouvelle définition ? Paris, L'Harmattan. 1992. p.37.

En términos esquemáticos, las dinámicas de vida cotidiana de la ciudad tradicional se organizaban de la siguiente manera: dominada por una escala de proximidades peatonales, la vida fluía al interior del barrio, que se configura como el principal espacio de socialización de los habitantes. Este espacio se representa como un conjunto de pequeñas esferas organizadas alrededor de un centro y los espacios públicos que a su interior pueden existir son sobretodo espacios de encuentro apropiados por los colectivos barriales, siendo poco usual la entrada de habitantes de otros barrios de la propia ciudad.



Esquema 1:

Los barrios se organizan como esferas alrededor de un centro, que es el lugar donde se encuentran los que viven en diferentes barrios.

El centro en cambio se presenta como la esfera central que concentra los principales espacios relacionales para los habitantes de la ciudad en su conjunto. Los habitantes, cuando salen de su barrio por situaciones ocasionales, lo hacen hacia el centro y es ahí donde los habitantes de diferentes barrios se encontrarán y también podrán mezclarse con extranjeros. La frecuencia de estos encuentros será menos habitual que la del cotidiano barrial, pero como contraparte, los tiempos fuertes del colectivo urbano se vivirán acá.

El centro, expresa su importancia para la ciudad concentrando las edificaciones que albergan las principales instituciones administrativas, religiosas y políticas de la ciudad, las grandes obras arquitectónicas que dan cuenta de su historia particular e inclusive los hoteles, únicos

edificios preparados para recibir a los extranjeros en una ciudad. Pero en términos de vida cotidiana se expresa por sobretodo en la forma de apropiación de sus grandes calles y sus plazas, donde confluye toda la población. En otras palabras, los espacios públicos que se sitúan en los centros urbanos fueron los puntos neurálgicos de la vida en las ciudades tradicionales. No se trata únicamente de los principales espacios de reunión para la discusión política o la afirmación de ciudadanía, sino simplemente de los grandes espacios relacionales por donde fluía la vida social de estas ciudades.

La plaza como espacio público se le acostumbra relacionarla con los principales acontecimientos que involucran la participación de un colectivo humano importante. Las grandes concentraciones con motivo de fiestas religiosas o celebraciones de la ciudad así como las manifestaciones políticas, solían ocurrir en las principales plazas de las urbes.



Foto 1:

La Plaza de Armas en Lima continua siendo un escenario importante para los limeños como colectivo humano.

La plaza, en la civilización occidental, desde los tiempos del ágora griega fue concebida como espacio abierto que facilita el encuentro entre personas; se trata de espacios para hablar como señala Sennett ⁹, donde los ciudadanos pueden intercambiar opiniones libremente y desarrollar una pluralidad de actividades sin necesidad de estar relacionadas unas con otras. La plaza en la ciudad antigua y medieval era el gran centro donde se desarrollaba la vida pública de una colectividad humana, como señalaba con cierto aire de nostalgia Camillo Sitte ¹⁰. Por ello suele ocurrirnos que al visitar una ciudad se tiende a buscar el centro y luego sus plazas como corazón de este, como aquel lugar que alberga los principales testimonios de identidad colectiva de la urbe y que nos permitirá orientarnos en un contexto urbano que en principio nos es ajeno.

Por ello, la relación de identidad con la ciudad se construye en los espacios públicos, donde los habitantes de una ciudad realmente se pueden afirmar como actores de la urbe. La ciudad como lugar antropológico, siguiendo la definición de Augé, sólo es comprensible a través del espacio público y los testimonios de la historia que en él se expresan, espacios donde sus habitantes se congregan y donde ocurren los hechos más saltantes de la historia de una sociedad. Si nos remitimos a las ciudades de Europa medieval, en efecto, el gran colectivo se expresaba en las principales calles y plazas de los centros urbanos, que aluden a una historia que trasciende aquella que guarda o puede guardar la memoria colectiva de los barrios.

El centro a través de sus espacios públicos se configuró como el gran espacio relacional de la urbe, aquel que permitirá a Max Weber identificar a la comunidad urbana como una característica que diferenciaba a las ciudades de Europa central de los modelos de ciudades asiáticas ¹¹. En efecto, en esa parte del mundo se encontraron ayuntamientos que

⁹ Sennett, Richard. *Carne y Piedra. el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid, Alianza Editorial. 1997. pp.56-58.

¹⁰ Sitte, Camillo. *L'art de batir les villes*. Paris, L'Equerre. 1980. p.4.

¹¹ Weber, Max. *La ciudad*. Barcelona, La Piqueta.

expresan arquitecturalmente una importancia semejante a la de palacios principescos o catedrales y urbanísticamente consideran una plaza que convoca a la vida cotidiana de los habitantes con relativa autonomía del poder político-militar o del poder religioso.

El espacio público se constituye así en la expresión de los grandes colectivos humanos y el centro urbano en el lugar donde se concentran aquellos espacios públicos que convocan a toda la población y sobre los cuales se construye una identidad urbana de escala citadina.

Un último elemento a considerar es el de la presencia de las actividades económicas en el espacio público. El mercado no se restringió únicamente a la presencia de determinados establecimientos que satisficieran una necesidad barrial, sino que la presencia del comercio ambulatorio formó parte del paisaje cotidiano de las ciudades sobretodo en los momentos donde las calles eran más densamente ocupadas. La propia noción de mercado se consolida de alguna manera a través de la presencia más permanente en las ciudades de lo que fueron las antiguas ferias, donde inclusive permanecerá en el lenguaje coloquial popular el término *plaza* como sinónimo de *mercado*.

Los tiempos económicos siempre guardaron autonomía relativa con relación a los ritmos cíclicos de la vida tradicional, por lo que siempre convivieron en tensión con el poder religioso (del tiempo religioso) y devendrán en el germen de futuras comprensiones del espacio-tiempo urbanos ¹². En efecto, por ejemplo, las oportunidades de buenos negocios solían aprovechar las grandes festividades religiosas para ofrecer diferentes servicios o productos relacionados con las necesidades que dicho evento podía generar entre la población.

¹² Sennett, Richard. *Op.cit.*, pp.216-220.

1.1. Los espacios públicos en las ciudades peruanas

La mayor parte de ciudades peruanas que hoy conocemos tienen su origen en los diseños urbanos forjados durante la colonia, los que siguieron la organización de damero, muy difundida durante el renacimiento y que fuera luego recogida por las normas del Consejo de Indias. Es interesante tomar en consideración que, si bien hablamos de un país con una gran y antigua riqueza cultural, en términos de la organización del espacio, la presencia española como poder político tuvo una gran importancia al decidir la forma de ordenar lo que sería la vida cotidiana de estas urbes. No se trató de un modelo original adecuado al territorio, sino la aplicación de una estrategia de control político expresada en el espacio que ya fuera utilizada en el mundo grecoromano y que fuera retomada durante el renacimiento ¹³.

El espacio público se dispuso de manera jerárquica teniendo mayor importancia los solares más próximos a la plaza mayor, esperando que este escenario permita la reafirmación de las diferencias sociales que existían en una sociedad de tipo estamental como la española. La plaza mayor de Lima, principal espacio relacional de la capital del virreinato, estaba vinculada a los principales poderes: la corona a través de la residencia del Virrey y las autoridades eclesiales mediante la Catedral; el municipio también está presente aunque su autonomía relativa es inferior a la de las ciudades de Europa central.

Este esquema se repite no sólo en las ciudades fundadas por los españoles en todo el territorio nacional, sino en los diseños de las reducciones de indios, con el poder municipal y el templo como referentes arquitectónicos principales. Vale la pena no olvidar este acontecimiento, porque numerosas pequeñas ciudades o pueblos del Perú no fueron fundadas como ciudades, pero su diseño espacial sí es tributario de las reducciones que fueron dispuestas por el Virrey Toledo como nueva organización del espacio para el conjunto de la población.

13 Con ello nos referimos al modelo de colonización griega de Hipodamos de Mileto y luego a las ciudades fundadas durante el impero Romano.

Lima colonial dispuso guetos para indios y libertos a través de los barrios de Santiago y San Lázaro. La segregación residencial fue entonces un hecho visible, pero esta exclusión social no impedía la convivencia de blancos, mestizos, indios y negros en la vida diaria. Los encuentros plurisociales por las calles principales y la plaza mayor eran cotidianos pero, claro está, se entablaban en términos jerárquicos. La nobleza española y criolla de la colonia, por el estilo de vida de ciudad de consumidores que desarrolló, necesitaba de servidumbre y de comerciantes, por lo que se hacía imprescindible la presencia de población de estamentos inferiores a proximidad que garantice la satisfacción de sus necesidades. El comercio ambulatorio, por otra parte, formaba parte del paisaje cotidiano de las calles de la ciudad, por lo que existen figuras y pinturas que nos recuerdan el conjunto de personajes que coloreaban la antigua “ciudad de los reyes” como las que ilustra muy bien nuestro célebre pintor Pancho Fierro.

El espacio público que se consolidó en el centro de la ciudad se caracterizó entonces por afirmar una sociedad sustentada en diferencias estamentales, donde la cercanía y los encuentros plurisociales eran tolerados en la medida que no ponían en duda la posición social de uno u otro estamento social. En términos coloquiales podríamos decir que la vida cotidiana era armónica en la medida que *“cada quien sabía cuál era su lugar (en la sociedad)”*.

Sin embargo, las calles de Lima también albergaron una mayor manifestación colectiva de la ciudad, que reclamaba una aspiración de igualdad. Nos referimos a la procesión del Señor de los Milagros, manifestación popular que abre las posibilidades de una identidad urbana que se construya por encima de criterios estamentales.

Este modelo de vida colonial, como señala Panfichi, se mantendrá con pocas variaciones hasta finales del siglo XIX. La independencia no tendrá mayor impacto en la organización de la ciudad, como sí lo tendrá más adelante la modernización de la ciudad, sobre la base de introducir nuevos medios de locomoción al paisaje urbano así como del resquebrajamiento de la sociedad estamental.

2. Los grandes cambios que ofrece la movilidad

El espacio público experimentó grandes transformaciones e inclusive mutilaciones con la introducción de nuevos parámetros para la movilidad espacial. Por una parte, el desarrollo de medios de transporte precisa de espacios diferenciados de manera creciente, mientras que de otro lado, la multiplicidad de desplazamientos llevará a que la circulación de personas se generalice como práctica cotidiana y no como un evento extraordinario; es decir, la vida cotidiana deja de concentrarse exclusivamente en los barrios y el circular por lugares distantes a la residencia se vuelve una práctica habitual. Nos detendremos a analizar cada una de estas situaciones.

En primer lugar, es importante observar cómo la movilidad fue adquiriendo nueva importancia en la comprensión cotidiana del mundo occidental. Las observaciones que plantea Sennett al momento de revisar la historia de la ciudad en la civilización europea son sugerentes, pues el origen de la valoración cultural de la movilidad está relacionado con los hallazgos médicos de los siglos XVII y XVIII que llevan a descubrir que la circulación de la sangre es la que permite a los cuerpos mantenerse en calor ¹⁴.

Es interesante resaltar que son los descubrimientos hechos por la ciencia médica los que van a transferir una noción de valor cultural a conceptos como el de circulación, que en adelante serán asociados a la vitalidad humana ¹⁵. En efecto, al igual que sucedió con otras ciencias humanas como la Economía o la Sociología, la influencia de la biología será decisiva en su afirmación como disciplinas científicas ¹⁶. No es extraño entonces, que conceptos propios de la medicina comiencen

14 En el siglo XVII Harvey descubre la circulación de la sangre, con lo que se supera la vieja concepción de cuerpos cálidos y cuerpos fríos que venía del mundo griego. Cf: Sennett, Richard. Op.cit. pp.273-276.

15 Es usual en el lenguaje cotidiano calificar como “inquieto” a un niño inteligente y con ganas de aprender.

16 Es el caso de Adan Smith y los fisiócratas en la economía y de la corriente organicista de Spencer en teoría sociológica.

a ser apropiados por quienes observan y gestionan la ciudad, quienes para dar legitimidad a sus discursos, hablan de *arterias* en lugar de *calles* o de la necesidad de *pulmones* en vez de *parques* para la ciudad.

La movilidad, pasa a convertirse en una necesidad vital para el hombre y culturalmente es apropiada como el nuevo gran valor de la sociedad; socialmente se traduce en la aspiración de ascenso de los habitantes dentro de la estratificación social, contraviniendo la antigua estabilidad del orden feudal y anunciando el advenimiento de la moderna sociedad de clases. Urbanísticamente, la movilidad se expresa a través de los espacios que se destinan a la circulación; para mediados del siglo XIX, el uso de calesas y carretas tiradas por caballos para transitar en la ciudad se ha multiplicado y los avances tecnológicos desarrollan múltiples posibilidades de desplazamiento a mayor velocidad a través de medios de transporte como el ferrocarril, los tranvías y finalmente, a inicios del siglo XX, el automóvil. Estos medios de locomoción harán necesario la diferenciación de los espacios públicos de aquellos destinados exclusivamente para la circulación de vehículos.

Las ciudades se transforman morfológicamente y la *calle*, uno de los elementos urbanos indispensables en la formación de una ciudad que casi por definición tenía el carácter de espacio público, también es afectada por las mutaciones de la aglomeración moderna. En efecto, debido a su gran crecimiento demográfico la urbe hace poco factible la convivencia entre peatones y vehículos como sí lo toleraba la ciudad medieval. El urbanismo moderno, preocupado por facilitar los desplazamientos, reniega de la calle en la medida que representa el “desorden circulatorio”¹⁷ favoreciendo en su lugar el surgimiento de la noción de *vía de circulación*.

La mutación de la calle como vía es un fenómeno que se experimenta en la ciudad occidental a partir de mediados del siglo XIX, siendo la transformación de París durante la gestión urbanística del barón de Haussmann uno de los hitos de mayor trascendencia. En esta época

¹⁷ Le Corbusier. *Como concebir el urbanismo*. Buenos Aires, Infinito. 1959. p.81.

surge por ejemplo el concepto de bulevar, como gran vía de circulación destinada a vehículos que permitan desplazamientos rápidos y directos a través de la eliminación de zonas residenciales densamente pobladas de la ciudad.

La ciudad moderna, precisa de vías que permitan unir destinos físicamente distantes a través de desplazamientos que demanden poco tiempo. Por ello, en la ciudad moderna se separan las veredas de las calzadas, dividiendo la antigua calle en espacios destinados a vehículos y franjas asignadas al uso peatonal ¹⁸.

En términos del urbanismo progresista esto lleva a referirnos a los espacios de la circulación como zonas de la ciudad de relativa organización autónoma. Se trata de los territorios de la movilidad donde la noción de espacio público de la antigua calle se desvanece en el movimiento, donde los encuentros urbanos se restringen a las percepciones que pueden obtenerse en fracciones de segundo. La capacidad de desplazarnos se convierte entonces en una nueva forma de segregación social, donde la antigua vida popular desarrollada en las viejas calles de la ciudad tradicional adquiere connotaciones socialmente menos valoradas.

Si retenemos frases del lenguaje coloquial, se podría afirmar que dichos populares como el de “*tiene calle*” (tiene roce, conoce los códigos del colectivo) que simbolizaron la esencia de este espacio público como espacio de socialización van dejando paso lentamente a otro tipo de frases como “*estás en la calle*” (no estás informado), que sancionan como desinformado a aquel habitante que mantiene dicho espacio como lugar de socialización.

Por otra parte, la polivalencia del centro de las ciudades tradicionales también se verá puesta en cuestión. La movilidad permite que este centro se vuelva difuso, y que muchas de las actividades económicas

¹⁸ Cf: Landau, Bernard. “*La fabrication des rues de Paris au XIX^e siècle* ». En : *Les annales de la Recherche Urbaine* N°57-58. Décembre 1992-mars 1993.

sociales y políticas que ahí se desarrollaban, puedan descentralizarse en varios destinos. En esto consistió parte del atractivo que generó la reconstrucción de París en el siglo XIX que, como señala Remy, permitió que el centro esté “en todas partes y en ninguna”. Al perder el centro tradicional su poder exclusivo de convocatoria, los espacios públicos que le daban vida también perderán parte de su antigua importancia abriéndose la posibilidad de generarse espacios relacionales que trascienden la escala barrial en diferentes zonas de la urbe y que no necesariamente cumplen todas las características de un espacio público.

Existe por ejemplo, una tendencia a que los sectores sociales de medianos o altos recursos abandonen los espacios públicos y en su lugar elijan dirigirse a espacios de acceso restringido o de carácter privado. La ciudad como espacio del encuentro plurisocial y pluricultural parece estar cediendo su lugar a un escenario cotidiano organizado a través de espacios cerrados, donde los encuentros se restringen a un sector de la población.

En este contexto, el automóvil, en el siglo XX, vendrá a ser el principal medio de transporte que dominará el escenario de las ciudades. Su poder de atracción para la población radicará en el hecho de que, a diferencia del tren, tranvía u ómnibus, vehículos destinados al transporte público, las posibilidades de construir su propio itinerario o ruta hacen de éste vehículo el mejor instrumento de afirmación de los individuos, pues les permite afirmar sus individualidades a través de la libertad de elegir la ruta y finalmente, de elegir el destino.

Este gran invento, que faculta la afirmación de individualidades lleva, paradójicamente a la masificación de su uso y por ende a caer en lo que Simmel definía como *cultura objetiva*¹⁹. Las alternativas para facilitar

¹⁹ Simmel, Georg. “las grandes ciudades y la vida del espíritu”. En: Simmel, Georg. *El individuo y la libertad*. Barcelona, Península. 1997

la circulación han dado prioridad al ensanchamiento de vías por lo que los espacios públicos, tal cual eran conocidos pasan a restringirse significativamente. La calle, pierde sus calidades como espacio de socialización, abriéndose nuevos espacios como alternativos a ésta.

En efecto, la libertad de desplazamientos permite la elección de destinos definidos, los cuales no necesariamente son espacios relacionales de dominio colectivo, sino todo lo contrario, espacios que permiten la afirmación de solidaridades parciales, que perciben la “liberación” de los individuos de las tradicionales solidaridades totales que organizan a los colectivos humanos y que tienen como lugar de referencia al espacio público clásico. Para ello, el surgimiento de espacios relacionales de acceso restringido se presenta como una oportunidad novedosa y liberadora para la sociedad del movimiento que comienza a consolidarse.

Vale la pena anotar que esta “ciudad del movimiento” expresa a la vez las transformaciones de una sociedad que va reemplazando una organización medieval sustentada en estamentos por una organización dinámica de clases sociales, donde si bien existen relaciones de dominación y de diferenciación, la movilidad social, es decir la posibilidad de ascender o descender de posición en la sociedad, es mucho mayor a la que pudo existir en sociedades anteriores.

Los encuentros plurisociales donde la posición social era reconocida por un orden social estable, pasan a ser menos tolerados por quienes tienen un mayor status y que no desean mezclarse con poblaciones que aspiran a “igualarlos”. Ello también se verá expresado en la ocupación de la ciudad, donde la distancia social entre clases buscará afirmarse a través de la generación distancias espaciales, que paulatinamente producirán espacios de fuerte homogeneidad social interna pero con marcada heterogeneidad externa.

Recapitulando, el desarrollo del proceso de urbanización sustentado en la movilidad permite entonces la afirmación de la libertad individual por encima del poder dominante que podían tener los colectivos, tanto

barriales como ciudadanos. En términos esquemáticos podríamos decir que se construye la siguiente oposición binaria:

Privado	Público
Individuo	Colectivo
Libertad	Identidad

En este marco, Koolhaas plantea acertadamente que la percepción de la modernidad llevaría a construir una noción de libertad con relación a los poderes identitarios de la comunidad, es decir, a los referentes colectivos que se imponen a las expectativas individuales. Por ende, se plantea la pertinencia de definir el futuro urbano como el de la ciudad genérica. La libertad se impone sobre los colectivos que coactan la libre construcción de interacciones sociales y a la vez justifica la búsqueda de diferencia social traducida en la ocupación del espacio en una sociedad de clases donde el espacio público deviene en una “peligrosa” expresión de igualdad social. Por otra parte, esta libertad expresa para aquellos sectores sociales que se apropian mejor de la movilidad la posibilidad de elegir constantemente los itinerarios y destinos a través de los cuales construye su vida cotidiana urbana.

La antigua convivencia de lo público y lo privado da paso a la generación de nuevos espacios que aseguren encuentros sociales segregados, es decir, donde el acceso sea restringido. Bajo este criterio, tenemos entonces que el discurso de libertad que domina la vida urbana contemporánea se construye sobre la base de desigualdades sociales, por lo que esta propuesta, si bien forma parte de un discurso dominante, no llega a ser hegemónica ni se propone ser inclusiva.

El transeúnte como actor del espacio público

Por otra parte, el espacio público no se remite exclusivamente a la apropiación territorial por parte de un colectivo, sino que alberga otro tipo de usos que la modernidad ha permitido poner en mayor

evidencia. En efecto, no se puede dejar de mencionar la permanente circulación de personas a través de calles, plazas y parques, marchas a ritmos desiguales, y muchas veces sin una cadencia específica que van dando vida a la ciudad y a la vez van generando una comprensión practicada de la urbe, siguiendo el planteamiento de De Certeau.

En estos casos se trata de rescatar un actor esencial de la ciudad, que las ciencias sociales suelen soslayar que es el transeúnte. En efecto, el estudio de las relaciones sociales en la urbe ha privilegiado el análisis de las acciones políticas, de los discursos, así como de las relaciones cara a cara que se entablan en lo cotidiano. En este contexto, los innumerables intercambios esporádicos y tangenciales que configuran un día de nuestras vidas en una gran ciudad no han sido considerados para el análisis social.

De alguna manera, la investigación ha caído bajo el mismo reflejo del habitante metropolitano que describe Simmel, donde por necesidad de supervivencia el urbanita, mediante la *indolencia*, abstrae racionalmente las interacciones humanas que desea retener y rápidamente elimina de la memoria el conjunto de relaciones y contactos efímeros llevados a cabo, los que le resultan indiferentes ²⁰.

Para el habitante de una gran ciudad, donde numerosas personas circulan constantemente, resulta indispensable realizar este proceso de abstracción ante la incapacidad de retener el total de rostros de las múltiples personas con quienes le toca a cada uno interactuar por fracciones de segundo. Es en esta perspectiva que Sennett relata cómo a Goethe le atraía tanto el denominado fondo de anonimato en el siglo XIX, pues le permitía descubrir la soledad en medio de la multitud ²¹.

20 Simmel, Georg. *Op.cit.* p.251.

21 Sennett, Richard. *Op.cit.* pp.293-294.



Foto 2:

La densidad humana de la ciudad hace indispensable el ejercicio de abstracción al no poder retener todos los estímulos nerviosos a los que estamos expuestos.

Sin embargo, lo que es una habilidad necesaria para el habitante de grandes ciudades se constituye en un peligroso defecto para el investigador que se preocupa por comprender la vida urbana. Por ello, Joseph recupera acertadamente para el análisis urbano la figura del transeúnte como actor central de la ciudad ²², pero de la ciudad que día a día es inventada por caminantes por sus calles y plazas, siguiendo el enfoque de Michel De Certeau.

El espacio público se constituye entonces no sólo en un espacio físico de expresión comunitaria y de dominio colectivo sino que también debe ser considerado como aquel donde el desconocido es aceptado, aunque que no tenga un lugar o no haya abandonado su libertad de ir y venir como afirma Joseph.

²² Joseph, Isaac. *El transeúnte y el espacio urbano*. Barcelona, Gedisa. 1998

El aparentemente anonimato de ese mar de rostros por el que navegamos cotidianamente es lo que define de alguna manera nuestra comprensión de lo urbano y la relación con la ciudad como nuestro gran hábitat cotidiano. El transeúnte, a diferencia del habitante que construye su vida alrededor de un espacio social definido, no genera o no puede generar relaciones de identidad con el espacio a la manera de un lugar antropológico.

El transeúnte está más cerca de los no lugares y más proclive a producir imágenes que significados como producto de su relación con lo urbano. Estamos pues ante un habitante de la ciudad cuya característica principal es la permanencia esporádica o el simple paso. La relación temporal que se construye con el espacio público será entonces radicalmente opuesta a aquella que podía concebirse en la ciudad tradicional. El transeúnte se constituye no sólo cuantitativamente en el actor principal de la ciudad, sino también en una de las piedras angulares sobre las que se debe construir la comprensión del espacio público y sus usos contemporáneos.

Es en esta perspectiva, que recogemos la afirmación de Joseph, cuando señala que el espacio público no es un plan de organización de identidades en un medio, sino un plan de consistencia donde las identidades son problemáticas y las situaciones se redefinen constantemente ²³.

El transeúnte da vida al espacio público y enriquece los parámetros con los que se suele definir su uso. En este marco, la práctica de salir a caminar por las principales calles de la ciudad se convierte en un placer urbano peculiar ²⁴, donde algunas importantes calles pasan a ser identificadas como paseos. Sin embargo, la vida moderna suele idealizar otros espacios relacionales como aquellos sobre los que las urbes

23 Cf: Joseph, Isaac. *Op.cit.*

24 Pierre Sansot por ejemplo propone para nuestros días recuperar el placer del "flaneur" en la ciudad, libre de las urgencias que el tiempo impone para llegar a un destino determinado y abierto por ende a dejar interpelarse por la densidad urbana. Cf: Sansot, Pierre. *Du bon usage de la lenteur. Paris, 1998.*

contemporáneas deben sostenerse, por lo que vale la pena detenerse en la comprensión de cuáles son las lógicas modernas dominantes a las que se confronta la vigencia del espacio público.

2.1. La movilidad espacial en Lima a fines del siglo XIX e inicios del siglo XX

Varios autores coinciden en señalar a la demolición de las murallas como el gran evento que abre la vieja ciudad colonial a las lógicas urbanas de la modernidad europea. Su destrucción facilitó un desarrollo urbano que modernizó la ciudad y la vinculó con nacientes subcentros urbanos, en lo que algunos urbanistas identifican como la “etapa axial” de la ciudad ²⁵. Lima mutó de una condición de ciudad tradicional hacia una condición de aglomeración urbana preparada para recibir las innovaciones que trajo el proceso de urbanización en materia de movilidad espacial.

La gran inversión pública desplegada sobre la ciudad en aquel entonces tuvo como objetivo redefinir a través de cánones modernos los patrones de vida de la oligarquía limeña aprovechando las grandes innovaciones que experimentaba la ciudad en Europa ²⁶. Es interesante remarcar, como bien señala Ludeña, que a diferencia de la experiencia europea, donde es la clase burguesa la que lidera las grandes transformaciones urbanas, será la oligarquía quien tomará la iniciativa. Esta etapa es además aquella en que el tren y el tranvía dominan la escena urbana como sistemas de transporte de pasajeros.

La ciudad se vuelve más densamente poblada y algunas calles se convierten en los principales espacios de encuentro para la población limeña por encima de la tradicional Plaza de Armas, como son el

²⁵ Augusto Ortiz de Zavallos define el periodo de crecimiento de la ciudad que va entre 1880 y 1921 como la etapa “axial o afrancesada” de la ciudad. Cf: *Op.cit.* p.21.

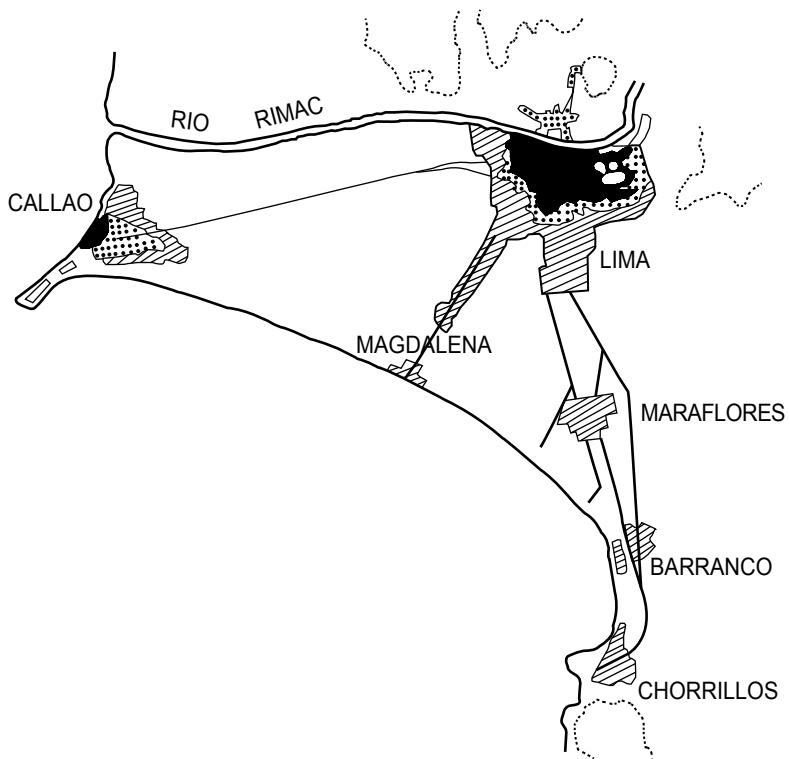
²⁶ Ludeña, Wiley. “Lima: poder, centro y centralidad”. *Op.cit.* p.7

Paseo Colón o el Jirón de la Unión. Este último lleva a que el placer de caminar por este gran espacio público se identifique con el apelativo de “jironear”. Si bien estas vías comparten la función de espacio peatonal con el de circulación, se popularizan como principales escenarios de encuentro de la sociedad limeña, otorgándole características específicas a la práctica del transeúnte urbano.

De esta manera, la urbe que en Europa se transformó bajo los efectos de los nuevos procesos productivos, en el caso limeño lo hizo bajo la influencia de los nuevos hábitos de consumo de la oligarquía a su vez inspirados en el modelo parisino del siglo XIX. Los sectores sociales de mayores recursos fueron los primeros en beneficiar del acceso al tren y podrán movilizarse con mayor rapidez hacia los diferentes balnearios próximos de la ciudad. De esta forma, los vínculos de Lima con los entonces pueblos de Chorrillos, Miraflores, Barranco a fines del siglo XIX e inicios del siglo XX se hicieron mucho más intensos, motivando el desarrollo de residencias secundarias y servicios complementarios en dichos lugares.

Un segundo paso importante en el crecimiento de la ciudad estuvo dado por la tendencia de los limeños, a abandonar la capital como espacio residencial para trasladarse hacia residencias situadas en los balnearios próximos, donde se podía beneficiar de un suburbio próximo al mar y/o con áreas verdes. Esta tendencia, no era ajena a las transformaciones de la sociedad limeña, donde la movilidad social tímidamente va surgiendo y por ende la convivencia a proximidad se vuelve poco tolerable para los estratos con mejor posición social.

La vieja Lima va entonces perdiendo su condición exclusiva de *ciudad*, para ir mutando a la condición de *centro* administrativo y productivo de un espacio urbano mayor que se va construyendo a partir de nuevos centros urbanos que el ferrocarril puso en valor. Con la integración de estos polos urbanos a la ciudad, el espacio público que integra al conjunto de la urbe lentamente se fue diversificando, apareciendo espacios en Miraflores o Chorrillos que trascenderán la escala barrial.



DESARROLLO URBANO

	HASTA	1635
	HASTA	1862
	HASTA	1920

Esquema 2:

Una vez demolidas las murallas y establecidas las conexiones ferroviarias y de tranvías, se inicia la vianización de zonas distantes como Miraflores o Chorrillos.

Fuente:

Lima Metropolitana; algunos aspectos de su espediente urbano y soluciones parciales varias.
Lima, Oficina Nacional de Planeamiento y Urbanismo. Diciembre 1954.

Como señala Panfichi, citando a Del Aguila, la Plaza Mayor dejará de ser un lugar de encuentro y comercio de la población para convertirse en espacio oficial para las ceremonias del Estado ²⁷.

En el marco de este proceso, una práctica urbana que llama la atención es la del desarrollo de urbanizaciones de descanso o recreación con criterios modernos pero bajo iniciativa oligárquica. Son ejemplos de ello el balneario de Ancón y la urbanización de Chosica. En este último caso, el plan urbanístico fue fruto de la influencia de corrientes urbanísticas de la época, que buscan recuperar la calidad paisajística del hábitat. Así, tendremos que las manzanas se organizan alrededor de un gran parque central, en cuyo frente se construirán la iglesia principal y el local municipal como se puede apreciar en el plano original de la nueva urbanización ²⁸.

El proyecto consideró amplias vías arborizadas que conectaban los espacios públicos. Se privilegió la relación armónica entre la edificación y una proporción importante de áreas verdes, como se observa en esta cita del trazo original de la urbanización:

Éste comprende el trazo de las manzanas subdivididas en lotes, el de las calles o avenidas de veinticinco metros de ancho, incluso las veredas que deben tener tres, y cuyas calles o avenidas tendrán árboles a uno y otro lado, con la correspondiente acequia regadora de cal y ladrillo de treinta centímetros de ancho por cuarenta de profundidad; el de las boca-calles en forma octogonal y con extensión suficiente para hacer en cada una de ellas un jardín, y el del parque que tiene el plano especial de que se ha hablado en la cláusula correspondiente...” ²⁹

²⁷ Panfichi, Aldo. “Urbanización temprana de Lima”. En: Panfichi, Aldo y Felipe Portocarrero (ed.) *Mundos interiores: Lima 1850-1950*. Lima, CIUP. 1995.

²⁸ Ver: Lagos, Weny y Ruth Suica. “Ciudades balneario y patrimonio urbanística: el caso de Chosica”. En: *Revista Urbes* N°1, Lima, abril 2003. p.132.

²⁹ *Minuta de compraventa según figura en Notaría Oyague.*, Fojas 25. Documento recogido por Lagos Wendy y Ruth Suica en: *Renovación urbana en el centro histórico de Chosica. Tesis para optar el título de arquitecto*. Lima, Universidad Ricardo Palma. 2002.

Cuando fue diseñada, la urbanización contempló el crecimiento urbano de la llamada Chosica Baja teniendo como base la población que brindará servicios a la zona residencial. Así, por una parte se tendrá un diseño innovador para la nueva urbanización, que se nutre de las ideas urbanísticas más modernas de entonces que se articulará con un «pueblo» subordinado y al servicio del sector social que habitará la ciudad nueva. Para el caso son ilustrativos los términos fijados para la urbanización según consta jurídicamente:

(...) la Compañía decidió formar el plano respectivo de la parte baja, a fin de que allí pudiera hacerse departamentos, almacenes, tiendas de comercio o con otro objeto, en una palabra, lo que no es permitido realizar en la parte alta. (...) entre las condiciones impuestas a los compradores se encuentra la de que deben hacerse tiendas o almacenes para industriales, con el objeto de satisfacer así todas las necesidades, destinando la parte alta o casas de campo, independientes unas de otras, con jardines alrededor de ellas para atraer de ese lado a las familias pudientes, sin descuidar a las que no lo son, que puedan ocupar la parte baja...”³⁰

En este contexto, en 1900 la sociedad urbanizadora anexa lotes en la zona de Chosica baja, conocida en ese entonces como Cantagallo, en el borde de la margen derecha del río y diseña el espacio para los requerimientos comerciales de la población de la parte alta y las necesidades de habitación de la población a su servicio. Wendy Lagos y Ruth Suica señalan que para esa época se diferencian dos barrios en la ciudad: el administrativo-residencial y el comercial³¹, que constituyen los dos principales nodos actuales de esta ciudad.

El trazo urbano de Chosica fue pues diseñado sobre la base de una sociedad oligárquica que ocuparía el territorio, distinguiendo los ricos propietarios de la población que estaría a su servicio, construyendo

³⁰ Minuta de compraventa según figura en Notaría Oyague., Fojas 28. Documento recogido por Lagos Wendy y Ruth Suica en: *Renovación urbana en el centro histórico de Chosica*. op.cit.

³¹ Cf: Lagos, Wendy y Ruth Suica op.cit.

distancias pero a la vez generando proximidades en esa particular relación de segregación-integración sobre la cual se fue construyendo Lima, donde la movilidad fue apropiada como nuevo medio para afirmar diferencias sociales.

Este modelo de integración con el parque central como principal espacio público fue perdiendo su atractivo para los sectores de mayores recursos conforme la movilidad fue volviéndose una práctica masiva y Chosica fue recibiendo nuevas poblaciones populares, atraídas por dinámicas económicas como las fabriles o la construcción de la hidroeléctrica de Moyopampa. La ciudad fue experimentando el advenimiento de la sociedad de clases, por lo que la convivencia social en los espacios públicos se fue haciendo menos tolerable para los sectores altos, quienes finalmente migran hacia conjuntos residenciales más cerrados en Santa María y Chaclacayo.

3. Los espacios residenciales y el ocaso de los barrios

La transformación del espacio urbano ha sido el resultado de la paulatina desaparición del espacio social polivalente como centro permanente de la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad. En la ciudad moderna, donde la proximidad física deja de ser un criterio importante para los desplazamientos cotidianos, surgen espacios destinados casi exclusivamente para fines residenciales, donde la característica social estará dada por la relativa homogeneidad de sus ocupantes. En este marco, la noción de barrio como componente urbanístico que concentraba la vida cotidiana de los habitantes irá cediendo progresivamente su lugar a los conjuntos residenciales, donde la *función* de habitar tiende a diferenciarse espacialmente de otras como la laboral o la recreativa.

En términos de proceso social, la movilidad residencial surge como una práctica cotidiana, a través de la cual, de acuerdo a sus ingresos, muchas familias se mudan de casa una o varias veces dentro de su ciclo vital. El lugar donde se encuentra la vivienda ya no es entendido como

un punto de referencia permanente para la vida cotidiana, siendo éste también sujeto a ser abandonado de acuerdo a los cambios que el status socioeconómico de la familia en cuestión adquiera o a las fluctuaciones de las necesidades del núcleo familiar que la habita. Los habitantes de una zona residencial no serán entonces los miembros de un colectivo permanente que genere una historia común a través del tiempo, sino que siempre estarán confrontados al carácter transitorio que ahora tiene la acción de habitar en una zona determinada.

Es más, la riqueza del propio concepto de habitar se pone en cuestión, ya que no es posible como en anteriores contextos, suponer que el hábitat urbano moderno se corresponde para todos los habitantes con un espacio social físicamente delimitable en un área próxima. En realidad, para muchos la noción de habitar supone ocupar una red de nodos durante un tiempo transitorio a lo largo de un día o una semana para lo cual el contar con un automóvil o medios de transporte público se vuelve una condición *sine quanom*.

Estas zonas residenciales se configuran como nuevos barrios, y concentrarán poblaciones de recursos económicos relativamente homogéneos a diferencia de las características plurisociales que podía reunir la antigua vida del barrio tradicional. Por ello, es usual escuchar actualmente en el lenguaje coloquial definiciones de tal o cual zona residencial como barrios de clase media, barrios pobres o barrios obreros.

Los denominados barrios obreros o barrios de clase media ya no son expresiones cabales de un espacio social que reúna un grupo de habitantes con un fuerte sentimiento de identidad colectiva asociada al territorio en que residen. La vida que transcurre en dichas zonas residenciales constituye generalmente una dimensión parcial de la vida cotidiana de sus habitantes, donde algunos pueden tener mayor permanencia en el espacio residencial que otros. En efecto, la vida moderna, gracias a la capacidad de integrar la movilidad espacial, transcurre en multiplicidad de sitios, además de ocupar tiempo dedicado exclusivamente al desplazamiento en sí.

En este contexto, el urbanismo moderno ha ofrecido un conjunto de propuestas para diseñar zonas residenciales que se adecuen lo mejor posible a una vida cotidiana que ya no transcurre exclusivamente en un solo universo espacial delimitado. Propuestas urbanísticas como las de Le Corbusier, quien concibe la unidad de habitación como el espacio que concentra las viviendas y las prolongaciones de vivienda, han tenido una gran influencia en la forma de concebir el espacio urbano contemporáneo. De acuerdo a esta perspectiva, se busca proteger la función-habitación de los espacios de gran circulación orientados a conectar al habitante con otras funciones humanas como las laborales, comerciales o recreativas³². Sin embargo, resulta curioso observar la preocupación por guardar para distancias caminables, al interior de la unidad de habitación, ciertas actividades consideradas prolongaciones de la vivienda como un centro educativo primario o un templo, servicios que el habitante moderno puede satisfacer liberándose del condicionante de la proximidad física. Hoy en día los criterios de la oferta educativa son más ricos y la distancia se torna en un argumento secundario para definir las cualidades y ventajas de un colegio; por su parte la asistencia a los oficios religiosos puede ahora tener como criterio las calidades expositivas del sacerdote o el horario de las celebraciones antes que el hecho de situarse dentro de los linderos de una parroquia, territorio que, dicho sea de paso, forma parte de la herencia del mundo medieval y que curiosamente ha sufrido pocas transformaciones en términos de la organización territorial de la Iglesia Católica³³.

Existe entonces una cierta ambigüedad al enfrentar el diseño urbano por parte de los enfoques progresistas, pues si bien existe una disposición por favorecer los flujos de la vida moderna, a su vez se intenta restringir los potenciales del movimiento de la misma dentro de determinados confines territoriales. Se trata de la tendencia urbanística de zonificar los espacios urbanos, que busca ordenar la urbe suponiendo

³² *Le Corbusier. Op.cit.*

³³ *Lefebvre, Henri. « Barrio y vida de barrio ». En : Lefebvre, Henri. De lo rural a lo urbano. Barcelona, Península. 1971.*

comportamientos humanos monótonos y previsibles en el uso de la ciudad dentro de contextos espaciales funcionalmente definidos por el urbanista ³⁴. Por otra parte, a esta búsqueda de orden subyace una necesidad de control ecológico, característico de los espacios sociales tradicionales que atenta sobre la búsqueda de libertad y creatividad que los habitantes, sobre todo los jóvenes y adolescentes, suelen buscar en una ciudad.

El paisaje urbano contemporáneo se caracteriza pues por una cierta tendencia a la homogeneidad de sus espacios residenciales. En esta perspectiva, Lynch entiende la noción de barrio como una imagen que se construye a partir de la percepción de unidades temáticas ³⁵.

La urbe moderna, donde el conjunto de edificaciones es de relativa homogeneidad, la segregación social se cristaliza a través de las heterogeneidades que se observan entre las unidades temáticas. Las calidades ambientales y paisajísticas no son homogéneas dentro del suelo urbano e incidirán en importantes diferencias por ejemplo con relación al valor del terreno. Por otra parte, las propuestas de conjuntos residenciales tienden a buscar la mayor exclusividad social posible, buscando a través de condominios habitacionales asegurar la mayor autonomía con respecto al trazo del continuo urbano, como es señalado por Rapoport ³⁶. En estos casos, el área común es entendida como espacio libre destinado exclusivamente a la contemplación de los residentes y no como espacio público, por lo que es deseable que sea apreciada sin seres humanos.

La diferenciación social de los espacios estará cada vez más influenciada por la capacidad económica de los habitantes donde la presencia de áreas verdes en el espacio residencial se convertirá en uno de los signos contemporáneos de distinción social expresada en el espacio urbano.

³⁴ *Basamos esta perspectiva crítica en el enfoque de Gabriel Dupuy. Cf.: L'urbanisme des reseaux. Paris, A.Colin. 1991. pp.61-80.*

³⁵ Lynch, Kevin. *La imagen de la ciudad. Buenos Aires, Infinito. 1966.*

³⁶ Rapoport, Amos. *The meaning of the built environment. Arizona, The university of Arizona press. 1990*



Foto 3:

Las áreas verdes destinadas para el goce estético y no para espacio público se difunden en la urbe moderna

Es de esta manera que el espacio urbano, a través de la imagen de lo construido, puede expresar la estratificación social de una sociedad. Esta visión tuvo un gran impacto en la teoría urbana proveniente de las ciencias sociales. Por una parte, los teóricos clásicos de la escuela de Chicago supusieron una organización relativamente natural de este conjunto de unidades residenciales dentro de la morfología urbana, donde la movilidad social podía leerse a través de una movilidad residencial ³⁷. La escuela estructural de influencia marxista, si bien parte de hipótesis opuestas a las de la escuela de Chicago, mantiene una característica común al momento de observar la organización del espacio y es el zonificar la ciudad. La segregación social, que es explicada por la lógica económica del sistema capitalista tiene igualmente entonces su traducción en las diferentes zonas residenciales de fuerte homogeneidad interna y heterogeneidad externa ³⁸. La vida

³⁷ Park, Robert. *The city*. The university of Chicago press. 1925.

³⁸ Castells, Manuel. *La cuestión urbana*. 8ed. Madrid, Siglo XXI, 1982.

cotidiana es identificada con la función de habitar, que posteriormente será comprendida como **espacio local**. En efecto, trabajos como el de Borja y Castells parecen suponer que la vida cotidiana transcurre exclusivamente en el espacio local, mientras la dinámica económica lo hace a través de procesos globales ³⁹. La integración de la movilidad pareciera estar ajena a lo cotidiano, formando parte de otra dimensión, que viene a ser la del mundo de la circulación.

De esta forma diferentes enfoques de teoría urbana en ciencias sociales parten de aceptar como un hecho dado la organización funcional de la vida que propone el urbanismo progresista restringiendo la vida cotidiana al espacio destinado a la función de habitar. Es importante pues que se supere esta imagen zonificada de lo urbano, que no permite entender que los habitantes al apropiarse de la ciudad se desplazan por diferentes sitios por lo que el espacio residencial sólo constituirá un indicador de su vida cotidiana pero ya no su principal y exclusiva dimensión ordinaria de lo urbano.

4. Las “mutaciones” del espacio público en la era contemporánea

El espacio de los flujos se define según Castells como la situación por la cual el espacio vuelve a imponerse a las lógicas temporales por la presencia del tiempo real que propone el Internet ⁴⁰. En efecto, las comunicaciones virtuales han transformado buena parte de nuestras formas de relacionarnos en el espacio y el tiempo cotidianos.

Sin embargo, el mismo Castells reconoce que los medios virtuales no parecen imponerse sobre los desplazamientos físicos, sino que lo que hacen es favorecer la constitución de espacios de encuentro, flexibles

³⁹ Borja, Jordi y Manuel Castells. *Local y Global*. Madrid, Taurus. 2000.

⁴⁰ Castells, Manuel. *La sociedad red. Volumen 1: La era de la información*. 2ed. Madrid, Alianza Editorial. 2000.

y temporales sobre los que se construyen los espacios relacionales, los cuales definiremos como **nodos**, según la propuesta de Montulet ⁴¹.

El espacio de los flujos puede entonces ser entendido también como una etapa avanzada de la modernidad, donde la movilidad alcanza mayores potencialidades gracias a la constitución eficiente de operadores de redes de infraestructura y de estructuras económicas, siguiendo el esquema de los operadores urbanos que propone Dupuy ⁴². La movilidad favorece entonces la elección de diferentes puntos dentro del territorio urbano como lugares de destino para el habitante de la ciudad. De esta forma va naciendo una nueva manera de entender el espacio urbano, ya no como territorio compacto sino como una trama de redes, donde la vida cotidiana se dejará llevar por la fuerza centrípeta que diferentes nodos ejercerán como poder de atracción.

De esta manera, la descentralización del antiguo centro urbano en realidad se configura como la multiplicación de nodos urbanos de distinta jerarquía y dimensión accesibles todos gracias al poder de elección que ofrece la movilidad y que ejercerán fuerza centrípeta sobre los habitantes de la ciudad. Los nodos urbanos se configuran así como los destinos que ofrecen las múltiples posibilidades de espacios relacionales que se abren al habitante moderno, donde los espacios públicos se constituyen como una posibilidad más y no necesariamente la más atractiva.

En efecto, el habitante que aprovecha (o puede aprovechar) las potencialidades de la urbanización experimenta una necesidad de libertad que se expresa en la elección de los lugares de encuentro donde existen dos parámetros que suelen distanciarlo del espacio público. Por una parte puede desear un espacio donde se evite los encuentros plurisociales totales mientras que de otro lado se debe considerar la necesidad de seguridad que el habitante puede aspirar.

⁴¹ Montulet, Bertrand. *Les enjeux spatio-temporels du social*. Paris, L'Harmattan. 1998.

⁴² Dupuy, Gabriel. *Op.cit.*

La ciudad moderna, así como nos permite desarrollar al máximo nuestra libertad, por encima de los controles de cualquier colectivo (inclusive del núcleo familiar), dialécticamente ese fondo de anonimato se nos presenta también como una jungla urbana o tierra de nadie, donde estamos expuestos a cualquier vejamen o maltrato. Se trata de los efectos perversos que la urbanización genera, como señalan Remy y Voyé ⁴³, donde al debilitar los colectivos sociales que se imponían sobre las lógicas individuales, paralelamente han relajado los sistemas de control social sobre los que cotidianamente se sostenía la urbe, pues los conceptos de ciudadanía resultan débiles y vagos para buena parte de la población urbana tanto en ciudades europeas como sobretodo en contextos latinoamericanos.

La **seguridad** se configura entonces como una de las condiciones centrales sobre las que se construye la vida cotidiana en el espacio de los flujos. Sobre la base de la seguridad, los **espacios cerrados**, de carácter privado, ganarán aceptación para los habitantes que mayor capacidad de movilidad tienen y por ende la multiplicación de establecimientos de consumo de gran calidad será un indicador de las potencialidades urbanas de una urbe en el contexto global contemporáneo.

Estos lugares de encuentro, por sus características, se ofrecen al usuario de la ciudad como un destino alternativo a los **espacios públicos** de la ciudad dentro de una trama urbana de tipo nodal. La multiplicación de estos nuevos espacios urbanos parece poner en cuestión la pervivencia de los espacios públicos tal cual han sido usualmente entendidos y utilizados, por lo que resulta pertinente analizar el impacto de estas transformaciones.

⁴³ Remy, Jean y Liliane Voyé. *Ville : ordre et violence*. Paris, PUF. 1981.

Espacios nodales de carácter privado como “nuevos espacios públicos”

Actualmente espacios relacionales como los ya mencionados centros comerciales que a grandes escalas son denominados “*malls*” han cobrado enorme popularidad en las urbes y se constituyen en destinos muy frecuentes para sus habitantes. Asimismo, tenemos la oferta de los parques temáticos o espacios de esparcimiento que orientan sus espacios a las actividades lúdicas y de diversión.

A través del desarrollo del capitalismo la ciudad ha ido experimentando paulatinamente una transferencia de ciertas funciones que en el medioevo se llevaban a cabo en las plazas hacia edificaciones construidas específicamente para albergar determinadas actividades. Esto va relacionado con el tránsito de un único centro polivalente, que concentraba los principales espacios públicos de una ciudad, hacia múltiples espacios nodales sobre los cuales se va a reorganizar la trama urbana para favorecer las dinámicas económicas dominantes y sobre los cuales se van a equipar nuevos espacios relacionales alternativos al espacio público.

La paulatina habilitación de nuevos edificios diseñados para recibir actividades que en otros tiempos se superponían en lo que constituía la vida pública de calles y plazas permitirá por otra parte restringir los accesos a dichos espacios, brindando características de espacio privado a varias actividades que en otros tiempos fueron propias de un espacio público; por ejemplo, mucha de la actividad comercial, que se concentraba en plazas y calles bajo el signo del comercio ambulatorio es reubicada y los nuevos emplazamientos dependerán de su accesibilidad a los diferentes públicos a los que los negocios se dirigen. Ello va a permitir en la ciudad contemporánea la segregación socioeconómica en términos de usos del espacio, pues aquellos comercios dirigidos a sectores sociales con mayores recursos, buscarán ser accesibles al automóvil, equipándose con importantes zonas de estacionamiento y ubicándose a ejes viales rápidos e importantes dentro de la trama urbana.

Como forma urbana, la plaza estaba destinada al colectivo en general, por lo que con el desarrollo de las segregaciones de corte socio-económico este elemento de composición urbana no resultará plenamente satisfactorio para una vida cotidiana donde se busque favorecer encuentros de solidaridades sociales parciales o de tipo segmentado. Por otra parte, el parque público comenzará a experimentar las tensiones entre quienes desean beneficiar de un día de campo en la ciudad y quienes se preocupan sobretodo por preservar áreas verdes dentro de la urbe.

Las poblaciones con mayores recursos y con mejores posibilidades de apropiarse de los recursos que la movilidad ofrece tenderán entonces a dejar de frecuentar los espacios públicos. Se irán trasladando de la escena pública hacia espacios arquitectónicamente cerrados (que ofrecen seguridad) y socialmente restringidos a determinadas funciones, donde la capacidad de consumir organizará la permanencia en los nuevos lugares.

Uno de los indicadores más ilustrativos de esta situación lo constituyen las diferentes ofertas urbanísticas diseñadas para recibir habitantes que van de compras. En efecto, la actividad comercial, que solía superponerse a las plazas públicas va a concentrarse en espacios cerrados, donde se constituirá para algunos autores como Koolhaas en la principal forma de actividad pública de la vida cotidiana contemporánea ⁴⁴.

Una primera transformación importante ocurrió con la creación de calles artificiales, construidas a manera de pasaje peatonal, donde quien accede tiene la posibilidad de consumir en cualquiera de los establecimientos que se encuentran en esta vía ⁴⁵. Posteriormente

44 Cf: *The Harvard project on the city. « Shopping »*. En : Koolhaas et al. *Mutations. Unión Europea, Actar: 2000*. p.125.

45 *La ciudad de París cuenta con varios ejemplos de este sistema, muy difundido a mediados del siglo XIX, pero uno de los ejemplos turísticos más significativos lo constituye las Galerías Saint Hubert en Bruselas, construidas en 1847. En el caso limeño, el pasaje del Correo Central, al costado de Palacio de Gobierno fue inspirado en este modelo aunque por la condiciones climáticas de Lima, nunca necesitó ser techado.*

costrarán importancia en el siglo XIX las grandes galerías destinadas a albergar un conjunto de tiendas de departamentos, que en su momento, en ciudades como París o Londres, fueron los grandes espacios de encuentro para los sectores altos de la ciudad. Los espacios destinados a la práctica del consumo fueron evolucionando durante el siglo XX a la figura de los centros comerciales o “shopping center”, donde el objetivo es que la acción de consumir se prolongue en una permanencia mayor en el espacio destinado para tal fin. El centro comercial va a evolucionar durante la segunda mitad del siglo XX a un modelo de espacio de consumo de escala mucho mayor, que incluso puede independizarse sin mayores problemas del continuo urbano; nos referimos a las grandes superficies comerciales o “malls”.

Estas grandes superficies van a tener un gran poder de convocatoria para los habitantes de la ciudad moderna, convirtiendo la actividad de consumir en una de las principales de la vida cotidiana. Es interesante observar que parte del atractivo de estos nuevos espacios de la ciudad consiste en aprovechar las innovaciones tecnológicas de nuestro tiempo, que permiten por ejemplo la introducción de calefacción o aire acondicionado a grandes ambientes, pero a la vez en ofrecer al usuario un equipamiento urbano que establece ciertos paralelos con el espacio público tradicional. En efecto, un gran “mall” cuenta con calles, plazoletas equipadas con piletas y bancas que recrean elementos que suelen componer los espacios públicos.

Los grandes centros comerciales suelen ser presentados como los grandes espacios públicos contemporáneos. Sin embargo, la paradoja está dada por el hecho de que ellos se destinan principalmente a una función, que es la de “ir de compras”. Si bien su acceso no está restringido a un único estrato de la población, las posibilidades de acción o inacción a su interior sí lo están en la medida que sólo son posibles aquellas actividades relacionadas a la acción de consumir en dicho local. Asimismo la presencia de un cuerpo de seguridad en el local reduce los riesgos de robo o violencia con respecto al espacio público pero además permite reforzar la orientación del tipo de comportamiento



Foto 4:

El Jockey Plaza en Lima es un ejemplo de Mall, donde se recrean elementos del espacio público como calles y equipamientos como piletas

que se espera del habitante en dicho local. Por ello, por ejemplo, un habitante de clase media irá a consumir a un “mall” con la sensación de entrar a un espacio que ofrece mayor seguridad y donde los encuentros no deseados así como la presencia de mendigos son improbables. Este tipo de espacios, si bien se presenta como un espacio público de libre acceso, en realidad condiciona su ingreso a aquellos que decidan pasar un tiempo dedicados principalmente al acto de consumir. De esta manera, existe una restricción a la libre acción en el mismo, que busca desalentar la presencia de usuarios que no tengan la intención de consumir y abiertamente prohíbe actividades comerciales informales o de otro tipo que no estén previstas por los administradores del lugar. Esta propuesta de espacio de libre acción de consumir se presenta entonces como una suma ambigua de características de espacio privado con elementos de espacio público que suele conducirnos a referirnos a los mismos como espacios urbanos de carácter **semi-público** o con

mayor precisión como la generación de *escenas públicas* en el marco de procesos de privatización del espacio público ⁴⁶.

Los nuevos establecimientos urbanos guardan importantes diferencias con las figuras de los centros recreativos construidos como clubes privados dentro de la ciudad y en sus exteriores. Para comenzar, no existen condiciones de membresía que limiten su acceso y por otra parte, el diseño guarda muchas semejanzas con las características urbanas de lo que solemos identificar por espacios públicos. De esta forma, como ya fue señalado, un centro comercial se compone de calles, pasajes y plazoletas, mientras que un parque temático se construye sobre la base de suponer encontrarnos dentro de un parque público, es decir de un área verde dentro de la urbe para beneficio de sus habitantes.

Estos nuevos espacios, a diferencia de los clubes privados, buscan generar una gran convocatoria entre la población y constituyen un importante espacio relacional en la actualidad. La interrogante que permanece latente es si resulta pertinente o no definirlos como espacios públicos.

Enfoques como el de Koolhaas insisten en que nos encontramos ante el espacio público de los nuevos espacios urbanos. Se trata entonces de una mutación que va de la mano con las nuevas necesidades urbanas. En efecto, si partimos de un pleno acceso a la movilidad, y reconocemos un problema de seguridad en los espacios del anonimato, estos nuevos escenarios se configuran como una alternativa sumamente atractiva, pues suelen concentrar grandes zonas de estacionamiento que facilitan su accesibilidad desde cualquier punto de la aglomeración y los muros o barreras que lo circundan, sumados a un cuerpo de vigilancia permiten al habitante sentirse o percibirse en un ambiente seguro. ¿Podemos entonces hablar de una mutación de los espacios públicos hacia este nuevo tipo de equipamientos urbanos que se corresponden mejor con una nueva composición de lo urbano, que pasa de una visión de ciudad compacta a una ciudad de redes nodales?

46 Cf. Trilling, Julia. "La privatisation de l'espace public en Californie". En: Les annales de la Recherche Urbaine n°57-58. 1992.

En términos jurídicos nos encontramos ante espacios que son de propiedad privada, por lo que en principio significaría renunciar a la presencia de propiedades de gestión comunitaria o municipal. Bajo un marco legal no podríamos entonces definirlos como de carácter público, pero, vayamos a las formas de apropiación de la población, que es el enfoque que estamos privilegiando en este artículo.

En términos socioculturales, lo que tenemos es un espacio perfectamente organizado alrededor de las oportunidades de consumo que los diferentes establecimientos comerciales o de diversión proponen. El habitante tiene la libertad de caminar entre estos espacios y elegir la propuesta de consumo que le atraiga, pero ello no le permite tener iniciativas originales en el uso del espacio. De otro lado, lo imprevisto, los cambios o giros de propuesta, la independencia de actividades, es decir, aquellas características que hacen del habitante un personaje activo son poco plausibles en estos espacios.

Por último, y no por ello menos importante, en la medida que la actividad que estructura estos espacios es el consumo, su accesibilidad será relativa, pues quienes posean pocos ingresos no se sentirán invitados a esta “fiesta urbana” y si lo hacen, suelen ser el blanco de las miradas y controles extremos de los sistemas de seguridad en la medida que se espera que los usuarios demuestren ciertas pautas de comportamiento ⁴⁷.

En síntesis, los centros comerciales y parques temáticos constituyen grandes espacios relacionales de las urbes contemporáneas y agregan nuevos matices a la diversidad que caracteriza las ciudades. Sin embargo, no suscribimos la tesis de que ellos constituyan un nuevo tipo de espacio público pues sus objetivos no apuntan a cubrir las necesidades humanas que éstos satisfacen sino parcialmente. Por ello, consideramos que la

47: Al respecto vale la pena recordar los conceptos de decoro y fachada, utilizados por Goffmann para caracterizar los tipos de información que emanan de los individuos y que suponen informaciones socialmente aceptadas. Cf: Goffmann, Erving. La presentación de la persona en la vida cotidiana. Buenos Aires, Amorrurtu. 1981.

propuesta de Declève, de considerarlos escenarios públicos contruidos sobre un espacio privado es la más acertada. Es importante señalar de todas formas que parte del éxito de la propuesta urbana de los *shopping centers* radica justamente en sus semejanzas de diseño con el espacio público, lo que nos lleva a suponer que sus cualidades como espacio urbano necesario en la era de la información permanecen vigentes.

Los **parques** como componente del espacio urbano constituyen también un importante indicador de las mutaciones que experimenta el espacio público de la ciudad. La presencia de áreas verdes al interior de la ciudad como espacio público es una creación más reciente en la historia. La existencia de extensos jardines en los siglos XVII y XVIII fueron de uso restringido, destinados a la aristocracia o la realeza y los ejemplos de mayor envergadura correspondían a palacios situados fuera de los cascos urbanos, como fueron los jardines de los palacios de Viena, Versalles y Potsdam.

La preocupación por diseñar parques dentro de la ciudad surge en el siglo XVIII y va de la mano con los descubrimientos médicos que llevaron a un nuevo concepto de la higiene en la ciudad. En este contexto, la preocupación urbanística consiste en dotar de “pulmones” a las ciudades y en este contexto uno de los ejemplos más ilustrativos resultará el diseño de la ciudad de Washington⁴⁸.

Los parques fueron concebidos para uso público, como consecuencia de los ideales revolucionarios franceses y de los colonos norteamericanos. Sin embargo, la valorización comercial del área verde en un continuo urbano que suele carecer de ella alentarán ciertas mutaciones en términos del uso de estos espacios.

Es en este contexto que espacios privados destinados a la recreación como los clubes deportivos o clubes de campo reemplazan la búsqueda de diálogo con la naturaleza del habitante urbano con relación al parque en la medida que el acceso es restringido a los asociados, evitando

48: Sennett, Richard. *op.cit.* pp.287-288.

de esta manera interacciones sociales con personas provenientes de estratos sociales bajos. De esta forma el acto de pasar un tiempo en comunicación con la naturaleza busca ser restringido a aquellos que demuestren capacidad de consumir.

En forma paralela, muchos parques tradicionales han visto restringir sus usos y accesos mutando de esta forma hacia la categoría de espacio de ornato. Kostof nos presenta un ejemplo ilustrativo de esta situación citando el cartel de entrada del parque central del pueblo de Sausalito:

This park is for yor viewing pleasure. Do not enter
(Este parque es para su placer visual. Prohibido entrar) ⁴⁹

Esta tendencia también es observada en los suburbios norteamericanos por Rapoport, quien señalara que los parques o áreas verdes se han convertido en un signo exterior de riqueza o de status social antes que un espacio a utilizar, donde la importancia adquirida radica en los valores ecológicos, la imagen de baja densidad habitacional y en el no contar con extraños a la vecindad en las áreas comunes ⁵⁰.

Es interesante entonces observar como el “aire de libertad” que imaginaba Jefferson se respiraría en los parques de la ciudad se ha transformado en signo de diferenciación social, donde la calidad de vida es restringida para aquellos que tengan mayores recursos económicos.

Los centros comerciales y los nuevos parques “para contemplar” se han ido convirtiendo en importantes nuevos espacios que ofrece la ciudad. Los primeros se han convertido en uno de los nodos más visibles de las tramas urbanas contemporáneas, mientras que los segundos forman parte de un paisaje urbano que afirma la posición social de quienes residen al rededor de estos y por lo tanto con consecuencias importantes en términos del mercado de tierras urbano.

49: Kostoff, Spiro. *Op.cit.* p.172.

50: Rapoport. *Amos. Op.cit.* p.169.

Sin embargo, estos espacios se caracterizan por definir usos específicos y restringir determinados accesos. Se trata entonces de espacios de la ciudad donde las probabilidades de “acceso” plurisocial y de “apropiación” por parte de los habitantes son altamente limitadas. Forman parte de una diversidad de oportunidades nodales del nuevo espacio urbano, pero no enriquecen las posibilidades del espacio público con sus oportunidades de encuentros múltiples y creatividades innovadores, componente de la ciudad que parece en vías de extinción.

Los no lugares: ¿nuevos espacios públicos?

Un espacio urbano ampliamente difundido en la ciudad contemporánea es aquel que Marc Augé define como los **no lugares**. Nos referimos a aquellos espacios de tránsito que son un referente fundamental para el universo de transeúntes que puebla una metrópoli. Aludir a los no lugares significa referirnos por ejemplo a esta infinidad de espacios relacionales que se constituyen alrededor de las conexiones con el transporte. Paraderos de autobuses, estaciones de tren o aeropuertos se han ido convirtiendo desde el siglo XIX en grandes espacios relacionales concentrando poblaciones que pasan ahí parte de su vida. Su advenimiento significó inclusive toda una inversión arquitectónica que todavía vemos en los palacios que constituían las estaciones de tren del siglo XIX pero también lo observamos en las grandes inversiones arquitectónicas y urbanísticas que se despliegan sobre el diseño de aeropuertos y nuevas estaciones ferroviarias.

Se trata de nuevos escenarios pero que como bien señala Augé, no producen significaciones identitarias en la población, pues para la mayoría son principalmente espacios de tránsito; forman eso sí, referencias innegables de las imágenes de ciudad con las cuales el habitante se orienta en sus desplazamientos cotidianos. Los no lugares se van constituyendo como referentes importantes de la ciudad, como nodos relacionados a la movilidad y se abren también como un espacio relacional importante de la escena contemporánea.



Foto 5:

El Terrapuerto de Yerbateros en La Victoria, Lima, configura un ejemplo de no-lugar.

Los no lugares no reemplazan los espacios públicos de nuestra definición de partida, pues nos remiten a actividades muy específicas por ejemplo relacionadas a la conexión con medios de transporte donde se espera una permanencia reducida; nuevamente, no encontraremos la multifuncionalidad en estos contextos. De todas formas, es cierto que alrededor de estos no lugares se han ido generando ciertos encadenamientos y territorialidades que permiten aludir a nuevos escenarios urbanos con ciertos grados de polivalencia, que nos abren, en todo caso, a nuevas dimensiones del espacio público, esta vez con la figura del transeúnte como encadenador de múltiples actividades ⁵¹.

El espacio público, tal cual lo definiéramos al inicio de este texto, ¿es un componente urbano en extinción? El éxito y la difusión de equipamientos urbanos con poderes de atracción urbanos organizados alrededor del consumo podría tentarnos a construir una respuesta afirmativa.

51: El escenario más sugerente fue propuesto por el mismo Augé, cuando realiza un ejercicio etnográfico de las diferentes formas cotidianas de apropiación a las que el metro de París es expuesta. Cf. Augé, Marc. El viajero subterráneo. Barcelona, Gedisa. 1998.

Sin embargo, ciertas estrategias producidas durante las últimas décadas nos llevan a suponer no solamente que goza de buena salud, sino que ciertas políticas urbanas llevan inclusive a recuperar espacios públicos donde anteriormente existían territorios destinados prioritariamente al automóvil. La peatonalización de calles en los corazones urbanos de ciudades europeas así como la difusión de estas políticas en ciudades latinoamericanas constituyen un ejemplo de este “renacer” del espacio público.

Cabe precisar que esta “reaparición” de la calle peatonal no significa el retorno de las calles peatonales de los tejidos urbanos convencionales, sino sobretodo expresarían la constitución de nuevos centros urbanos, donde la peatonalización convive con la alta movilidad y permite la configuración de “nuevos lugares para la vida urbana”, siguiendo la tesis de Jean Remy ⁵².

Ahora bien, ¿por qué resulta importante recuperar la noción de espacio público? Las ofertas de espacio relacional anteriormente señaladas adolecen tanto de posibilidades de libertad creadora de parte de los usuarios como de acceso plurisocial. Los espacios públicos clásicos restan los únicos escenarios urbanos donde la segregación social no es un criterio organizador sino más bien, las posibilidades de encuentros se hallan a la orden del día. Por otra parte, en las lecturas nodales de la ciudad, los espacios públicos que operan en los centros urbanos se pueden adaptar muy bien al atractivo nodal de una visión reticular de la ciudad, pues el poder de atracción de un nodo no se sustenta en un carácter necesariamente privado o cerrado, sino en su accesibilidad y en las posibilidades de encuentro que dicho destino ofrece.

Por lo tanto, si bien los espacios públicos han perdido su centralidad en términos de las dinámicas económicas dominantes, no por ello deja de ser importante para la vida urbana cotidiana, tema que nos interesa continuar profundizando en los ítems que siguen a continuación.

52: *Remy define estos nuevos escenarios peatonales formados por calles y plazas como “nouveaux lieux d’urbanité”. Cf: “Nouveaux lieux d’urbanité et territorialités partagées”. En: Brody, Jeanne (dir). La Rue. Toulouse, Presses universitaires du mirail. 2005.*

4.1. Las mutaciones de calles y parques en Lima

La calle hoy en día se ha convertido en sinónimo de peligro. Las percepciones de inseguridad son muy elevadas en la población y sólo son equiparables a la percepción de ineficiencia que se tiene del desempeño de la policía u otros organismos públicos encargados de velar por la seguridad ciudadana.

Ante esta situación, una práctica muy difundida es la de los cercamientos de calles en zonas residenciales. Una práctica que comenzó como iniciativa de condominios habitacionales de sectores sociales de altos recursos se ha difundido en toda la ciudad a través de diferentes mecanismos como pueden ser tranqueras, rejas o incluso muros de concreto ⁵³.

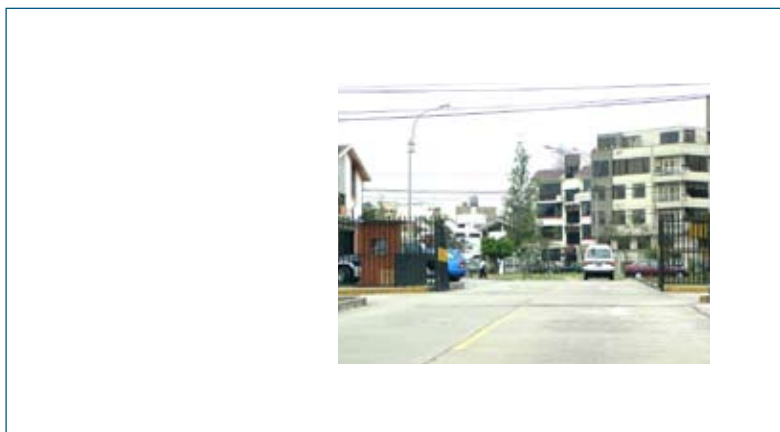


Foto 6:

La presencia de rejas sobre las calles forma parte de los nuevos paisajes que comienzan a difundirse en numerosas zonas residenciales de la metrópoli.

53: Hoy en día uno puede encontrar rejas o tranqueras en Asentamientos Humanos en la periferia de la ciudad así como en numerosas urbanizaciones del casco urbano central. Uno de los casos que llama más la atención es el de la Urbanización Mayorazgo, que llegó a concentrar 77 rejas en el 2004. Cf: "Las Rejas sobre las vías públicas". Monografía presentada por la alumna Deborah Delgado. Lima, PUCP. Diciembre 2004.

La instalación de este tipo de barreras ha generado una sensación de mayor seguridad, aunque carecemos de indicadores que permitan confirmar este hecho como algo objetivo. Asimismo, ha permitido el renacimiento de ciertas afirmaciones de colectivo y de apropiación exclusiva de áreas públicas que podían hallarse dentro de la zona residencial. No se trata en este caso de un retorno al viejo concepto de barrio, pero sí una afirmación de una vida cotidiana sustentada en una fuerte segregación social, donde la trama urbana como posibilidad forma parte de un mundo inhóspito y peligroso.

Este tipo de práctica urbana parece facilitar una construcción social de la ciudad a manera de archipiélago, donde de esta zona residencial cerrada los espacios relacionales serán también cerrados. La ciudad se vuelve difusa en este modelo y por lo tanto evitable. Queda latente sin embargo la incógnita de cuál será el futuro de esta trama urbana poblada de calles cercenadas tanto en términos de lo que genera como percepciones de quienes son los segregados por las barreras. Los excluidos por una cerca o reja son violentados en su libre circulación por la ciudad y reciben el estigma de población peligrosa de parte de los que residen en la zona cercada como ha sido recientemente el caso de la valla establecida entre los distritos de Ate y La Molina.



Foto 7:

La valla divisoria entre La Molina y Ate en la zona Este de Lima expresa las prácticas de exclusión que en nombre de la seguridad de los residentes se vienen llevando a cabo en las metrópolis contemporáneas.

Existe entonces el riesgo de que esta práctica de segregación, desarrollada en nombre de la seguridad, termine siendo engendradora de futuras prácticas violentas, de rechazo a la exclusión propuesta. En efecto, la colocación de barreras significa la imposición arbitraria de nuevas reglas para la práctica de ciudadanía, donde los no residentes de un territorio determinado terminan autopercibiéndose como los marginales de la ciudad, estigmatizados como potenciales malos elementos exclusivamente por su condición de extraños. En situaciones de esta naturaleza, el ejercicio de prácticas violentas contra el mobiliario urbano puede inclusive resultar, como señala Borja, en una expresión de práctica democrática, en la medida que expresa una rebelión contra la imposición de un orden urbano sustentado abiertamente en políticas de exclusión a los no-residentes de un espacio determinado.

Por otra parte, la difusión de calles enrejadas ofrece debilidades serias para enfrentar situaciones de emergencia como pueden ser incendios o problemas de salud. Asimismo, no hay que olvidar que nos encontramos en zona sísmica, por lo que hay necesidad de vías de evacuación claras.

Otro elemento urbano que ha mutado son los parques. De la formación original de parques públicos como el de la Exposición o el de la Reserva,



Foto 8:

El parque de Miraflores es uno de los parques más intensamente utilizados por los habitantes de la metrópoli.

los parques se fueron configurando como los elementos urbanos que mejor expresaban los encuentros relacionales de carácter público. El Campo de Marte, el Mariscal Castilla, el Parque de Miraflores o El Olivar son algunos ejemplos de estos espacios públicos que ofrecen encuentros múltiples a toda la población.

Por ejemplo, el Parque de Miraflores convoca habitantes que residen en todas partes de la ciudad; algunos hacen en él una etapa de descanso a proximidades de su espacio laboral, otros lo utilizan como punto de reunión, otros vienen en busca de esparcimiento, etc ⁵⁴.

En diferentes distritos se fueron generando parques de diferentes dimensiones con el objetivo de brindar áreas verdes para el goce del

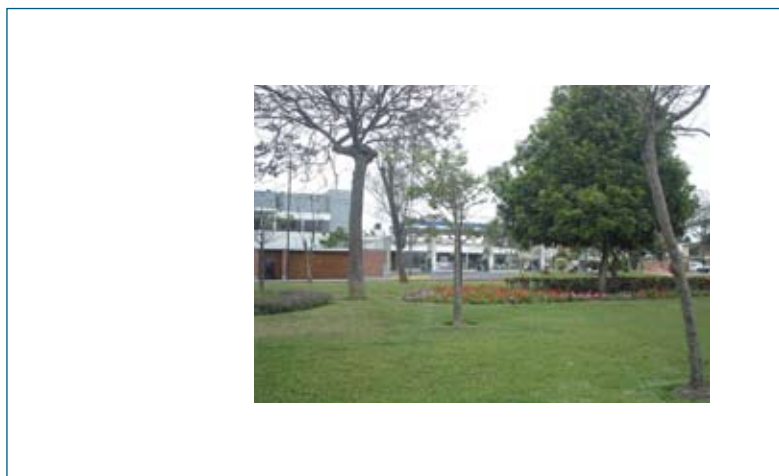


Foto 9:
El distrito de San Borja concentra numerosos parques que son de tipo ornamental.

54: En un ejercicio monográfico durante el primer semestre 2006, estudiantes de sociología hicieron pequeñas entrevistas a un centenar de usuarios y encontraron que la mayor parte no provenía del distrito de Miraflores, y más de un tercio lo hacía de distritos que se agrupan en los conos de la ciudad. Cf. Parque de Miraflores: espacio público, lugar y no lugar. Monografía presentada por los alumnos Cynthia Astudillo, Roberto Caballero y Carmen Rodríguez. Lima, PUCP. Julio 2006

conjunto de la población. Sin embargo, el carácter público de los parques ha ido paulatinamente cediendo su paso en muchos casos a su carácter ornamental.

Las zonas residenciales próximas al área verde perciben este último como expresión de status social y suelen por ello interpretar ciertas prácticas como negativas. De esta manera, en numerosos parques de la ciudad se prohíbe no solamente caminar por el césped, sino que se impide que los niños jueguen con pelota o que parejas se recuesten en los jardines. Para muchos habitantes así como para algunos responsables de la gestión urbana el parque es entendido como un elemento ornamental y de fines medio ambientales pero no como un espacio público en toda su dimensión ⁵⁵. Ejemplos de parques donde sólo se puede admirar el paisaje son numerosos en distritos limeños como San Borja, Surco, Pueblo Libre o Los Olivos, mientras que los que aún mantienen su carácter de público no tienen garantizada esa calidad a futuro en la medida que para muchos municipios ello no les permite su aprovechamiento comercial.

En zonas de periferia de la ciudad la noción de Parque Público se suele concentrar en los denominados Parques Zonales, que si bien se ofrecen como un espacio importante de recreación, tienen el defecto de hallarse al margen de la trama urbana e inclusive en algunos casos se cobra el derecho de ingreso.

En resumen, la clausura de accesos viales y peatonales en numerosas calles de zonas residenciales así como la restricción de los usos públicos de los parques afectan las potencialidades como espacios integradores que pueden tener dentro de la ciudad así como su dimensión de espacio de afirmación de la libertad ciudadana. Por el contrario, se refuerza la exclusión social como práctica habitual.

55: En un ejercicio llevado a cabo durante el segundo semestre de 2004, una estudiante de sociología se hizo llamar la atención por un sereno de la municipalidad en el Parque de la Reserva por haberse recostado en una banca, pues ahí sólo estaba permitido sentarse.

Sin embargo, existen también algunas transformaciones que pueden suponer la recuperación del espacio público. Nos referimos en concreto a la política de peatonalización de calles. En el caso de Lima el caso paradigmático fue el del jirón de la Unión, a principios de la década de 1980 ⁵⁶. Sin embargo, esta recuperación de espacios públicos para los peatones ha demostrado ser insuficiente para las necesidades de la población. El propio jirón de la Unión se caracteriza por su gran densidad, que expresa por una parte la importancia de estos espacios para los habitantes de la ciudad pero a la vez su insuficiencia para cubrir las necesidades de la población, lo que lleva a una sobrecarga de esta calle.



Foto 10:

El Jirón de la Unión es de las pocas vías peatonales que tiene la ciudad y cotidianamente concentra numerosa población que circula entre la Plaza de Armas y la Plaza San Martín, en el centro de la ciudad.

56: La política de recuperación de calles para los peatones ha tenido gran difusión en las zonas céntricas de las ciudades europeas, donde Copenhague ha sido un caso paradigmático. En América Latina son también numerosos los ejemplos en ciudades como Buenos Aires, Santiago o Bogotá.

La necesidad de conformar nuevos centros urbanos que ofrezcan nuevos espacios públicos para la vida urbana se torna urgente en Lima. Actualmente existen varios proyectos de calles o pasajes peatonales tanto en el cercado de la ciudad como en el Callao o distritos como Magdalena y Jesús María. Si bien son iniciativas destacables, donde probablemente la más ambiciosa sea la del Callao, el problema radica en que aún no llegan a conformar una propuesta que integre un pedazo de la trama urbana, que de esta forma termine configurándose a la vez como un espacio público de escala importante y a la vez como nodos visibles de la ciudad que puedan asegurar una metrópoli con centralidad múltiple para el conjunto de sus ciudadanos.

Para ello, es importante que los responsables de la gestión urbana entiendan que el éxito comercial que pueden ofrecer estas calles no se reduce a una imagen de galería o pasaje comercial, a la usanza del siglo XIX, sino a la posibilidad de caminar libremente por la ciudad y poder sorprenderse ante su variedad de posibilidades, tanto económicas pero también lúdicas, culturales y sociales. En otras palabras, el éxito económico no radica en la exclusividad de una función, sino en la multiplicidad de oportunidades que un espacio pueda ofrecer. De esta forma, se abre la posibilidad de superponer dinámicas nodales con la vieja imagen del espacio público urbano, que expresa como bien señala Mockus, nada menos que la práctica de cultura ciudadana.

5. Status del espacio público: ¿de la apropiación colectiva al monumento turístico?

En el actual proceso de transformaciones, también preocupa conocer cuál será el futuro de los antiguos centros urbanos, que en las ciudades tradicionales concentraban los espacios públicos de principal convocatoria. Actualmente, la urbe contemporánea, que se caracteriza por su organización multinodal y policéntrica, tiende a precisar las cualidades del antiguo centro por su carácter de portador de la historia de la ciudad.

Efectivamente, existen edificios y elementos de composición urbanos que expresan en el antiguo centro la superposición de diferentes etapas en la historia de una ciudad y que facilitan la relación de identidad de los habitantes con su ciudad; es en estos contextos que un centro urbano puede bien acercarse a la definición de lugar antropológico de Marc Augé. Sin embargo, hoy en día existen tendencias en políticas urbanas que buscan restringir sus cualidades a su **función** de testimonio histórico dejando de lado su carácter vital.

La distinción entre referente de la historia y espacio de vida cotidiana suele ser común dentro de corrientes funcionalistas, donde la relación con los puntos de referencia del pasado de una ciudad conlleva una actitud pasiva de contemplación, pero donde no es posible que se ejerzan procesos de apropiación.

Los espacios públicos de los centros históricos corren así el riesgo de convertirse en grandes museos al aire libre perdiendo su carácter polivalente. Esta manera de tratar los espacios públicos del “centro histórico” se ve legitimada económicamente con la difusión de una práctica recreativa contemporánea muy difundida que es el turismo.

En efecto, el turismo, que es la actividad que moviliza mayor población a nivel mundial busca en las urbes el acceso a las plazas históricas como parte de sus itinerarios y alrededor de esta práctica se desarrollan, a manera de economías externas, un conjunto de actividades comerciales ofertadas al turista. En la medida que el turista es un habitante urbano que desea “consumir” productos exóticos, existe la preocupación de las autoridades urbanas por acoger de la mejor manera a este habitante transitorio, que es percibido como una oportunidad de desarrollo económico para la localidad.

La sobredimensión de la atención al turismo lleva sin embargo un peligro latente y es el de limitar la riqueza de actividades que caracterizaba al espacio público a la función de monumento histórico, es decir, de espacio al cual se acude en peregrinación ocasional para recordar los momentos importantes de la historia del colectivo que formó la urbe y el país en el que se inscribe.

Si se insiste en esta definición de centro histórico existirá siempre la tentación de restringir la riqueza del espacio público a una suerte de parque temático relacionado con la memoria de una colectividad urbana que a través del tiempo se ha ido objetivando en mercancía, perdiendo sus cualidades vitales.

Y si parque temático invade nuestra comprensión de estos espacios públicos, las plazas terminarán convirtiéndose en escenarios orientados principalmente a visitantes de la ciudad cuyo interés de conocimiento del destino al que llegan se centra sobretodo en la contemplación de los objetos y monumentos legados a través de la historia. Las lógicas del turismo de masas se sustentan en los estilos más individuales del hombre moderno, donde no existe una apertura a la multiplicidad de encuentros humanos plurisociales y donde, a diferencia de los dichos tradicionales, el visitante espera que el lugar de destino se adecue a él y no a la inversa.

Si esta tendencia se confirma a través de políticas de seguridad que por favorecer y atraer el flujo de turistas segrega a los propios habitantes de la urbe, ¿qué espacios públicos quedan para los habitantes en su totalidad? Se abre una situación paradójica en la que por atender a “otros” el espacio público deja de ser de “nosotros”. Estas inquietudes son las que enfrentaremos más adelante al discutir la sostenibilidad de las aglomeraciones urbanas contemporáneas.

5.1. El turismo y el espacio público en Lima: perspectivas

El turismo se ha convertido para muchos responsables de gestiones edilicias en la piedra filosofal capaz de resolver las necesidades de desarrollo económico de sus jurisdicciones. Es así que en nombre de esta aspiración se busca desarrollar un conjunto de obras, normas y actividades que tienen como fin atraer a visitantes extranjeros a determinados lugares de la ciudad con el objetivo que desarrollen diferentes consumos.

El problema se genera cuando en nombre del turismo se busca excluir de determinados espacios públicos actividades cotidianas de la población nativa que pueden ser interpretadas como negativas por la política de atraer visitantes. El problema no sólo radica en cómo enfrentar la seguridad de los paseantes, sino en la imagen que se desea ofrecer, que suele orientarse al cuidado de monumentos.

Entonces, prácticas populares como el comercio ambulatorio, los encuentros de discusión o las manifestaciones son interpretadas como situaciones negativas que precisan ser ordenadas o reubicadas. De alguna forma, hay una preocupación por restringir el carácter público de estos lugares en nombre de privilegiar sus características de espacio ornamental, atractivo al turismo. Uno de los casos más llamativos en Lima fue la iniciativa política de la gestión de Andrade en Lima por “recuperar” el centro. Si bien hubo una activa política por mejorar la calidad del espacio público, se careció de una visión que realmente se preocupe por atraer al conjunto de la población, y más bien privilegió la atracción de sectores sociales medios y altos, como bien lo señalan Chion y Ludeña ⁵⁷.

La gestión de Castañeda, más recientemente, tuvo como una de sus decisiones más conocidas la disposición de restringir las manifestaciones políticas en el damero de Pizarro. Si bien los argumentos se sustentaban en los comerciantes que se ven afectados por excesos reales que generan los manifestantes, es preocupante que se privilegie una visión de la historia como memoria de un pasado objetivado y no como un referente vivo que se recrea justamente en los espacios que representan la identidad de una urbe. Grandes manifestaciones políticas como la marcha de los cuatro suyos o los simbólicos lavados de bandera en la Plaza de Armas forman parte de la historia viva del país y de la ciudad que se expresaron en el espacio público del centro urbano, como lo señalan Chion y Ludeña ⁵⁸. ¿Cómo es posible que en nombre del turismo la ciudad reniegue de sus espacios relacionales más importantes?

57: Cf. Chion, Miriam y Wiley Ludeña. “Espacios públicos, centralidad y democracia” En: *Urbes N°2*. Lima. Noviembre 2005.

58 Chion, Miriam y Wiley Ludeña. *Op.cit.* pp.162-165.

Una política urbana que parta por expulsar lo popular o lo conflictivo de los espacios públicos está condenada a reforzar exclusiones sociales y propiciar de manera indirecta la violencia urbana. Lima necesita de sus espacios públicos céntricos, que antes que históricos son básicamente aquellos donde se expresa su particular identidad contemporánea, marcada por pobreza y por la diversidad de orígenes que puede ofrecer el territorio peruano. Son en estos espacios públicos donde Lima puede crear su particular cosmopolitismo dentro del país y ofrecerse como posibilidad de afirmarnos en un país diverso donde todas las sangres se encuentren y convivan.

6. Actores sociales en el espacio público: ¿quiénes son sus usuarios?

Hemos venido desarrollado una revisión de las características principales de la configuración de espacios públicos en las ciudades tradicionales, las transformaciones vividas con la urbanización a través de la introducción de la movilidad y finalmente una revisión de los principales espacios relacionales del fenómeno urbano contemporáneo.

Queda pendiente sin embargo detenernos brevemente en el análisis de los actores que dan vida al espacio público: los habitantes de una ciudad. Sobre el particular, consideramos pertinente partir de la premisa planteada por Borja, de que sólo es posible entender el espacio público como **la-gente-en-el-espacio-público**. Se debe evitar caer en la tentación urbanística de suponer que son las formas arquitectónicas las que configuran este espacio. El espacio público es por sobretodo una construcción social y por ende, es fundamental observar qué formas adquiere esta configuración merced de las iniciativas de apropiación espacial que tiene justamente la gente.

En esta perspectiva, reconociendo la existencia de multiplicidad de usos y de cadencias nos interesa detenernos en algunos particulares tipos de usuarios del espacio público; en específico nos llaman la atención aquellos que producen construcciones territoriales en el espacio de todos.

El espacio público ofrece en efecto la posibilidad de ejercer ciertas lógicas territoriales, las que se desarrollarán inevitablemente en tensión con la libertad de otros usuarios. Llama la atención por ejemplo los procesos de apropiación territorial que desarrollan ciertos comercios ambulatorios en la ciudad.

La presencia de vendedores o proveedores ocasionales de servicios suelen ser vistos como indicadores de desorden de la ciudad. Sin embargo, su presencia se remonta a los tiempos remotos de la ciudad, pues, como se mencionara anteriormente, la propia plaza fue comprendida antes que nada como lugar de mercado.

Esta ocupación, si bien no se construye como espacio privado, suele considerar una permanencia en el espacio relativamente importante y delimitaciones territoriales muy claras con potenciales competidores. De esta manera, un espacio que se percibe completamente libre y vacío para el transeúnte o para el usuario lúdico del lugar, puede ser sujeto de delimitaciones territoriales muy claras sostenidas por usos y costumbres aceptados entre quienes se dedican a las diferentes actividades de comercio y servicio ambulatorio.

El texto de Sennett ilustra muy bien cómo estos procesos de apropiación eran mal vistos y hasta condenados por la iglesia católica en tiempos medievales. Sin embargo, resultaban inevitables en la medida que la oportunidad económica se configura ahí donde existe aglomeración humana. El comercio ambulatorio forma parte entonces del paisaje urbano clásico y, si bien para algunos puede resultar sinónimo de desorden, según la perspectiva tomada, expresan bien la variedad que configura el espacio público. El problema reside evidentemente cuando la densidad de este comercio resulta de tales dimensiones, que impiden la posibilidad de desarrollarse otras actividades; en este caso, la apropiación territorial del comercio resulta invadiendo o imponiéndose a otras posibilidades de uso.

Páginas atrás hicimos referencia a la figura del transeúnte. En este caso quisiéramos detenernos un poco más en las características que le

dan vida. En primer lugar, es importante anotar que en él se expresan las características básicas del hombre moderno que señalara Simmel; la actitud de reserva frente al extraño, el embotamiento o hastío ante un número elevado de interacciones, la necesidad de mutar lo cualitativo en cuantitativo, son facultades que se aplican en el diario caminar de un lugar a otro, donde fácilmente olvidamos la mayor parte de interacciones que hemos establecido ⁵⁹. Se trata, como muy bien señalara Joseph, el universo de interacciones con rostros los que caracterizan esta práctica, a diferencia de las relaciones cara a cara que son las que configuran las interacciones sociales que privilegiamos y que solemos entablar en los puntos nodales de nuestros destinos urbanos. Es importante entonces aprender a poner en relieve la calidad de los espacios urbanos por donde se desplaza el transeúnte, para darle la oportunidad de construir imágenes de la ciudad que le permitan reafirmar el placer de vivir en la urbe. Estas imágenes, no se remiten a monumentos arquitectónicos únicamente, sino a las características que adquiere el ir y venir de los transeúntes, en convivencia con aquellos que construyen territorialidades.

Un último actor a quien nos interesa poner en relieve, que puede encontrarse en las dos figuras anteriores, es quien en sociología se suele definir por **sector popular**. Los pobres de la ciudad dan vida a los espacios públicos, pudiendo aprovecharse de éste de diferentes formas. Es lugar de expresión lúdica, de descanso, de paseo familiar, pero también se puede constituir en espacio de oportunidades laborales y, por supuesto, también de manifestaciones políticas e inclusive culturales. El espacio público, y en particular aquellos que se concentran en los llamados centros urbanos se presentan como la única posibilidad de un acceso igualitario de los diferentes estratos sociales de la población.

Es en este contexto, que suscribimos la afirmación de Borja, en el sentido de que los espacios públicos constituyen la gran oportunidad

57: Cf. *Simmel, Georg. Op.cit. pp.250-254.*

para afirmar prácticas democráticas, pues nos enseñan a tolerar la diferencia social, que en varios casos va de la mano con la tolerancia a diferentes usos y costumbres expresados libremente en el espacio. Por otra parte, Declève señala que depende de los procesos de participación de la población la definición del carácter público de los espacios de la ciudad ⁶⁰.

La presencia de estos actores nos reafirma en la importancia del espacio público dentro del fenómeno urbano contemporáneo, quedando pendiente profundizar sobre la urgencia de defenderlos en pro de asegurar el futuro de urbes con calidad de vida para todos.

6.1. El centro de Chosica: a la búsqueda de los espacios públicos ⁶¹

En términos de movilidad el centro de la ciudad de Chosica constituye el nudo central que concentra los principales destinos cotidianos de los entrevistados. Sin embargo, ¿cuál es el centro de la ciudad? En este caso la percepción de la población es muy importante; no se hace referencia a edificios con importancia simbólica o funcional sino sobretodo a espacios abiertos de libre acceso caracterizados por el tránsito denso de personas y la lenta circulación de vehículos. De esta forma se puede decir que los habitantes de la Margen Izquierda van al centro de Chosica porque es ahí donde se hallan los espacios públicos más importantes dentro de su vida cotidiana.

De acuerdo al relato de nuestros informantes se podrían diferenciar tres espacios públicos significativos para ellos. En primer lugar destaca la avenida 28 de Julio, que para muchos es el corazón de Chosica.

60: Cf: Declève, Bernard. "Coproducture une puissance publique d'intervention". En: Declève, Bernard et al. *Coproducture nos espaces publiques*. Louvain-la-Neuve, UCL. 2001.

61: Tomado de: Vega Centeno, Pablo. *La movilidad espacial en los procesos urbanos. Dinámicas de vida cotidiana popular en Chosica*. 2005.



Foto 11:

La avenida 28 de Julio y sus calles laterales concentran la actividad comercial de Chosica.

En esta avenida, así como en las calles laterales que la atraviesan, se concentra el mayor movimiento comercial de la ciudad, tanto formal como informal. Si bien es una vía, ella está densamente ocupada por peatones, y los comerciantes informales han conseguido establecerse de manera permanente en varios de los jirones laterales donde ya no es posible que circulen automóviles.

Dentro de esta mar de gente que va y viene ofertando productos y servicios o adquiriéndolos, varios de nuestros entrevistados encuentran oportunidades laborales indispensables para vivir, sea como comerciantes establecidos, o como simples buscadores de mil oficios. Se trata entonces de un espacio público que opera como economía de aglomeración, generando un espacio económico atractivo para una oferta laboral como la de los habitantes de la Margen Izquierda.

Para otros, constituye la oportunidad de adquirir productos alimenticios en el Mercado Central o en los mercadillos que se forman alrededor del Puente Colgante, al final de la avenida.



Foto 12:

Los mercadillos situados a la entrada y salida del puente colgante configuran un no-lugar importante de la ciudad.

También hay quienes acuden a esta zona para adquirir insumos que les permitan el desarrollo de otro tipo de labores, medicinas o útiles escolares. Finalmente, hay quienes van a la zona para encontrarse con conocidos en un plan más distendido.

En segundo lugar, vale mencionar a la Feria de fines de semana que ocupa dos cuadras de la avenida Iquitos, entre la carretera y el Parque Central. Este espacio se constituye como la principal fuente de abastecimiento alimentario para la mayor parte de nuestros entrevistados. La dinámica comercial que ahí se genera es interesante, pues tiene como principales actores a los campesinos de las regiones próximas permitiendo el desarrollo de espacios económicos independientes de la red metropolitana, donde Chosica se perfila como un polo económico de mediano impacto para la región inmediata.



Foto 13:

El Parque Central es el principal espacio público de la ciudad.

En tercer lugar, no se puede soslayar la importancia del Parque Central de Chosica. Su importancia para la población no se restringe exclusivamente a la presencia del templo principal y de la sede Municipal, donde se debe acudir para realizar ciertos trámites como el pago del servicio de agua potable o para la gestión de obras en los asentamientos. El Parque Central adquiere significación como el espacio público más importante como lugar de recreación que los habitantes de la Margen Izquierda tienen en su vida cotidiana.

Es el lugar donde personas mayores pueden encontrar viejos amigos y sentarse a conversar y es también un espacio agradable para salir a pasear con la familia pues cuenta con los árboles más grandes y frondosos de la ciudad.

El centro de Chosica, o mejor dicho, los espacios públicos de la ciudad que han sido identificados como tales, forman parte de los itinerarios cotidianos de los entrevistados. Si bien es cierto buena parte de ellos utiliza vehículos para desplazarse hasta aquí, la manera en que estos

espacios son apropiados por los ritmos cotidianos permite suponer que forman parte del territorio conocido. No se puede hablar de una vida de barrio de manera integral en el caso de los habitantes de la Margen Izquierda si no se considera al centro de Chosica como parte del mismo territorio, en la medida que ahí se encuentran los espacios públicos que operan como lugares de encuentro para esta población y su acceso es fácil e inmediato gracias a la oferta de transporte actualmente existente.

7. El espacio público y la revaloración de la ciudad: Diversidad y tolerancia

En un contexto donde la vida urbana moderna se desarrolla a través de un conjunto de nodos que se articulan gracias a la capacidad de integrar la movilidad, el espacio público se convierte en el gran escenario donde se discuten las posibilidades o limitaciones de una comprensión de ciudad accesible a la población en su conjunto.

De manera acertada, Borja y Castells, señalaron que el desarrollo sostenible en las ciudades no sólo pasa por asegurar en el presente los recursos y calidad de vida ambiental para las generaciones futuras, sino también por garantizar una ciudad que permita la **integración social**, vale decir, la posibilidad de ofrecer a las generaciones futuras un medio social pacífico y democrático, por lo que proponen incluir como objetivo de la gestión urbana en la era de la globalización a la **sostenibilidad social** ⁶².

La multiplicación de espacios cerrados y vigilados como nueva forma de entender la vida urbana se legitima como una estrategia que garantiza la seguridad de los habitantes. Estas estrategias resultan atendibles y coherentes si se parte del incremento de la frecuencia de hechos de violencia o robo a los que están expuestos los habitantes y sus pertenencias.

62 Cf: Borja, Jordi y Manuel Castells. *op.cit.* pp.202-203.

Sin embargo, existe un doble problema a tomar en cuenta. En primer lugar, las estrategias no se toman como respuestas a un número objetivo de atentados al cuerpo o a la propiedad experimentados, sino sobretodo son la reacción a una **percepción de inseguridad** que se ha incrementado notablemente los últimos años a través de la información recibida por conocidos o por medios de comunicación. Vale la pena dejar sentada la diferencia, porque partiendo de la experiencia en Cataluña, Borja afirma que la reacción social a los hechos objetivos de delincuencia sobrevalora el grado real de inseguridad ⁶³.

En segundo lugar, y respondiendo a esta percepción de inseguridad, las estrategias de protección se implementan partiendo de estigmatizar al extraño como posible agresor, excluyéndolo de numerosos espacios potencialmente compartibles, siendo un ejemplo de ello, las numerosas calles que han sido enrejadas, como vimos páginas atrás.

De esta manera, y en nombre de una seguridad que las fuerzas del orden no son capaces de garantizar, se consolida una suerte de **ciudad archipiélago**, donde la conexión del sinnúmero de pequeños islotes que arman la trama urbana depende de un salvoconducto llamado posición social. Para esta comprensión de lo urbano, la exclusión social se torna necesaria y por ende el espacio público proyecta una situación no deseada, por lo que desarrollan lo que Borja define como una suerte de **agorafobia**, es decir un rechazo a todo espacio que pueda convertirse en lugar de encuentro para diferentes sectores sociales:

*“La agorafobia, la obsesión por la seguridad, el “racismo” machista, xenófobo o antijoven, que son muchas veces comunes a aparatos del Estado y a sectores importantes de la población, son negadores de uno de los valores más importantes de la ciudad: **el derecho al encuentro**”.* ⁶⁴

63 Borja, Jordi. *La ciudad conquistada*. p.205.

64 Borja, Jordi. *op.cit.* p.222.

La conformación del espacio urbano, por diferentes procesos donde operan las dinámicas económicas y las prácticas sociales tiende a legitimar ciertas prácticas de segregación al momento de conformar los espacios residenciales. No es nada nuevo señalar que los espacios urbanos contemporáneos suelen caracterizarse por su fuerte homogeneidad interna y su heterogeneidad externa.

Sin embargo, lo que sí llama la atención es que, gracias a prácticas de seguridad, se justifica abiertamente la exclusión de personas extrañas a la zona residencial, las que pierden la libertad del anonimato para ser observados como potenciales agresores de la tranquilidad social de un vecindario.

Este tipo de situaciones no asegura necesariamente una calidad de vida a largo plazo pues en nombre de la seguridad una población importante de la ciudad aprende a autoperibirse como población marginada o no deseada. Este nivel de exclusión social, puede convertirse en el caldo de cultivo de una violencia urbana cuya importancia aún no hemos tomado ni siquiera en consideración.

Recientemente, la ola de revueltas callejeras ocurridas en los suburbios de la ciudad de París en noviembre de 2005, revela que zonas de la metrópoli, que han sido estigmatizadas como marginales y donde las inversiones en equipamiento urbano que aseguren la integración mediante áreas comunes de calidad eran prácticamente ausentes, pueden rápidamente convertirse en un polvorín, donde son los jóvenes, muchos de ellos provenientes de familias de origen africano, los principales actores que expresan su rechazo al orden urbano propuesto que les niega la posibilidad de expresarse en el espacio público recogiendo la diversidad cultural producida por efecto de la migración desde hace más de cuarenta años ⁶⁵.

65 Dubet, François. « *Le retour à l'ordre, et après ?* ». *Banlieue, lendemains de révolte. Paris, La dispute*. 2006.

Es en contextos como este, que se observa la pertinencia de la tesis de Borja, en el sentido de que la violencia urbana resulta una forma de práctica democrática, como respuesta a una lógica dominante de producir ciudad que se sostiene sistemáticamente en la exclusión de vastos sectores de la población ⁶⁶.

Esta experiencia vivida en una de las principales metrópolis europeas no deja de cuestionarnos hasta qué punto Lima reconoce o sabe reconocer que mucha de su riqueza y posibilidades como ciudad se sustenta en el crisol de distintas experiencias culturales que se producen en el territorio peruano que confluyen en su espacio o, por el contrario, la desconoce o excluye estigmatizando como “migrantes” o “hijos de migrantes” a dos tercios de su población urbana.

Una de las grandes objeciones que la población tiene con relación a la calidad de los espacios públicos suele centrarse tanto en su inseguridad como en su relativo abandono. Se construye una percepción del espacio como “tierra de nadie” donde paradójicamente se esperaría una afirmación de “lugar de todos”.

Existe una pobre capacidad de apropiación de parte de la población de muchas metrópolis de los espacios llamados a la integración pues si éstos se perciben como propios, las iniciativas espontáneas para su mantenimiento y cuidado serían mucho más frecuentes e intensivas. Al volverse actores pasivos, se cede, de manera inevitable, la iniciativa a administradores municipales, que darán prioridad al efecto de popularidad que pueda tener una obra monumental antes que a cabales proyectos que convoquen a la integración social.

La sostenibilidad social de la ciudad no es lamentablemente un proyecto que ofrezca réditos electorales a corto plazo, pues los llamados a la vigilancia extrema como las propuestas de mutar espacios públicos a

66 Borja, Jordi. op.cit. p.207.

centros comerciales o parques temáticos son mucho más populares y gozan del efecto de brindarnos seguridad y orden pero... ¿qué espacios quedan para nuestra creatividad, para confrontarnos a lo imprevisto, para abrirnos a realidades y prácticas diferentes a las nuestras? El desafío se abre entre vivir en la ciudad aprendiendo de su diversidad o el de limitarla a una viñeta más de aquellas que vemos de manera aséptica e inodora por televisión o el Internet.

La ausencia de espacios de libertad para todos, de encuentro para todos, no hace sino asegurar precariamente la calidad de vida de unos pocos, sosteniéndose en la capacidad de resiliencia de las grandes mayorías de segregados. Sin embargo, nada escapa a que en la coyuntura menos pensada, estas poblaciones desaten su ira a través de prácticas violentas.

Si bien ya nos confrontamos a situaciones de inseguridad y de violencia juvenil amén de las inhibiciones totales de compromiso con la ciudad de la mayor parte de sus habitantes, creemos que aún estamos a tiempo de crear un proyecto de ciudad con calidad de vida para todos.

Partiendo de esta preocupación, coincidimos con Borja en la perspectiva de que es en los espacios públicos donde se juega el futuro de la construcción de una sociedad urbana que proponga la oportunidad de calidad de vida para todos. Los espacios públicos no solamente no constituyen un componente urbano secundario en estos días, sino que son los únicos que ofrecen cabalmente posibilidades de encuentro entre las dinámicas territoriales y las dinámicas nodales ⁶⁷. De otro lado, son los que nos aseguran la aventura de vivir en espacios donde no todo sea rutina, sino que lo imprevisto pueda también formar parte de lo cotidiano.

67 En el enfoque de Borja y Castells, se convierten en los espacios que relacionan lugares con flujos. Borja, Jordi y Manuel Castells. Op.cit.

Por último, y tal vez lo más importante, es que su libertad de acceso permite descubrir diversidades sociales y culturales, que nos confrontarán con situaciones de pobreza económica, pero también nos abre la posibilidad de enriquecer nuestras dimensiones humanas; además, el compartir espacios con lógicas y prácticas distintas nos enseña en concreto a practicar la tolerancia, condición fundamental para poder vivir en democracia.

Obviamente, estas posibilidades no se construyen en un medio paradisíaco, sino en espacios donde hay que ser conscientes que la tensión constituye una eventualidad permanente. No obstante, se abre la oportunidad de percibirnos como actores urbanos y no simplemente como consumidores de un escenario monitoreado y propuesto por otros.

El desarrollo y fortalecimiento, es decir la adecuación de los espacios públicos a las necesidades de la población de una ciudad se abre pues como uno de los grandes desafíos de la gestión urbana para el siglo XXI, donde el conjunto de habitantes debe aprender a asumir una responsabilidad social para asegurar el futuro de un proyecto de urbe con calidad de vida para todos. El espacio público no es un espacio dado, rígidamente definido, sino que es una realidad cambiante cuya existencia depende de los procesos de apropiación que llevan a cabo cotidianamente los habitantes de la ciudad.

BIBLIOGRAFÍA

Ascher, Francois

1995 Metapolis ou l'avenir des villes. Paris, Odile Jacob.

Augé, Marc

1993 Los no lugares, espacios del anonimato: una antropología de la sobremodernidad. Barcelona, Gedisa.

1998 El viajero subterráneo: un etnólogo en el metro. 2ed. Barcelona, Gedisa ed.

Benévolo, Leonardo

2000 Histoire de la ville. 8ed. Paris, Ed. Parenthèses.

Borja, Jordi

2003 La ciudad conquistada. Madrid, Alianza Editorial.

Borja, Jordi y Manuel Castells

2000 Local y global: la gestión de las ciudades en la era de la información. 5ed. Madrid, Taurus.

Brody, Jeanne (dir)

2005 La Rue. Toulouse, Presses universitaires du mirail.

Capel, Horacio

2003 “Redes, chabolas y rascacielos; las transformaciones físicas y la planificación en las áreas metropolitanas”. En: El desafío de las áreas metropolitanas en un mundo globalizado. Actas del Seminario Internacional. Barcelona, Institut d'Estudis Territorials.

Castells, Manuel

2000 La sociedad red. Volumen 1: la era de la información. 2ed. Madrid, Alianza editorial.

Chion, Miriam y Wiley Ludeña

1980- “Espacios públicos, centralidad y democracia. El centro
2004 histórico de Lima.”

2005 En: Revista Urbes N° 2. Lima. Noviembre.

Declève, Bernard et al

2001 Coproduire nos espaces publiques. Louvain-la-Neuve,
UCL.

Dubet, François

2006 « Le retour à l'ordre, et après? ». En: Varios. Banlieue,
lendemains de révolte. Paris, La dispute.

Dupuy, Gabriel

1998 El urbanismo de las redes; teorías y métodos. Barcelona,
Oikos-Tau.

Goffmann, Erving

1981 La presentación de la persona en la vida cotidiana. Buenos
Aires. Amorrurtu.

Joseph, Isaac

1998 El transeúnte y el espacio urbano. Barcelona, Gedisa.

1998 La ville sans qualités. Paris, L'Aube.

Koolhaas, Rem et al

2000 Mutations. Union Europea, Actar.

Kostof, Spiro

1992 The city assembled. Londres, Thames & Hudson.

Lagos, Wendy y Ruth Suica

- 2003 “Ciudades balneario y patromino urbanístico: el caso de Chosica”. En: Revista Urbes N°1. Lima, abril.
- 2002 Renovación urbana en el centro histórico de Chosica. Tesis para optar el título de Arquitecto. Lima, URP.

Landau, Bernard

- 1992 “La fabrication des rues de Paris au XIXe siècle ». En : Les annales de la recherche urbaine N°57-58. Diciembre.

Le Corbusier

- 1959 Como concebir el urbanismo. Buenos Aires, Ed. Infinito.

Lefebvre, Henri

- 1971 “Barrio y vida de barrios”. En: De lo rural a lo urbano. Barcelona, Península.
- 1978 El derecho a la ciudad. 4 ed. Barcelona, Ed. Península.

Ludeña, Wiley

- 2002 “Lima: poder, centro y centralidad”. Del centro nativo al centro neoliberal. En: Revista Eure (Santiago) volumen 28. N° 83. Santiago de Chile.

Lynch, Kevin

- 1966 La imagen de la ciudad. Buenos Aires. Ed. Infinito.

Montulet, Bertrand

- 1998 Les enjeux spatio-temporels du social. Paris, L'Harmatan.

Ortiz de Zevallos, Augusto

- 1992 Urbanismo para sobrevivir en Lima. Lima, Apoyo-Ebert.

Panfichi, Aldo

- 1995 “Urbanización temprana de Lima”. En: Panfichi, Aldo y Felipe Portocarrero (ed). Mundos interiores: Lima 1850-1950. Lima, CIUP.

Rapoport, Amos

1990 The meaning of the built environment. The university of Arizona press.

Remy, Jean y Liliane Voyé

1981 Ville: ordre et violence. Paris, PUF.

1992 La ville: vers une nouvelle définition? Paris, L'Harmatan.

Remy, Jean

2005 « Nouveaux lieux d'urbanité et territorialités partagées ». En : Brody, Jeanne (dir) La Rue. Toulouse, Presses universitaires du mirail.

Sansot, Pierre

1998 Du bon usage de la lenteur. Paris.

Simmel, Georg

1997 « Las grandes ciudades y la vida del espíritu ». En: Simmel, Georg. El individuo y la libertad. Barcelona, Península.

Sennett, Richard

1997 Carne y piedra: el cuerpo y la ciudad en la civilización occidental. Madrid, Alianza Editorial.

Sitte, Camilo

1980 L'art de batir les villes. Paris, L'Equerre.

Thrilling, Julia

1992 "La privatisation de l'espace public en Californie". En: Les annales de la Recherche Urbaine. N° 57-58. Diciembre.

Varios

1992 Huarochirí: ocho mil años de historia. Tomo 1. Lima, Municipalidad de Santa Eulalia.

Vega Centeno, Pablo

- 2005 La movilidad espacial en los procesos urbanos: dinámicas de la vida cotidiana popular en Chosica. Tesis de doctorado en arquitectura. Lovaina-la-Nueva.
- 2004 “Movilidad (espacial) y vida cotidiana en contextos de metropolización”. En: Debates en Sociología N° 28. Lima, PUCP.

Weber, Max

- 1987 La ciudad. Madrid, ed. La Piqueta.(Footnotes)