

CAPITULO 1

MOVILIDAD (ESPACIAL) Y VIDA COTIDIANA EN CONTEXTOS DE METROPOLIZACION

Los estudios urbanos que se orientan al análisis de la vida cotidiana se ven confrontados actualmente con el hecho de que una persona puede comunicarse con otra en cualquier parte del orbe e informarse de lo que acontece en cualquier lugar de manera inmediata, sin necesidad de desplazarse físicamente. En efecto, los campos de la economía, la cultura y lo político se extienden a escala planetaria dando lugar a lo que se conoce como el fenómeno de la *globalización*¹. La globalización es el resultado de la ampliación casi ilimitada en el mundo de la comunicación, la información, el comercio y la organización de la producción a través de la difusión de productos estandarizados y prácticas de consumo en todo el orbe. Este fenómeno reorganiza la estructura urbana mundial facilitando determinadas lógicas económicas en la llamada era de la información y ha sido objeto de numerosos debates durante los últimos quince años en los que su impacto a una escala de la vida ordinaria se halla aún en discusión dada la ambivalencia del concepto.

Esto se patentiza por ejemplo en la amplia bibliografía que sostiene que la sociedad contemporánea organiza globalmente los procesos económicos, tecnológicos, políticos y de comunicación, pero que simultáneamente el trabajo diario, la vida privada, la identidad cultural y la participación política se circunscriben a un ámbito esencialmente **local**². Se construye así un marco conceptual que diferencia el ámbito de los procesos globales de aquel por donde discurre la vida cotidiana. Otros enfoques en cambio, preocupados por estudiar directamente qué ocurre con los territorios urbanos, sostienen que existe una redefinición del

¹ Ascher, Francois. *Ces événements nous dépassent, feignos d'en être les organisateurs*. Paris, L'aube. 2000. p.147

² Castells, Manuel. "La sociología urbana en el siglo XXI". En: Susser, Ida (ed). *La sociología urbana de Manuel Castells*. Madrid, Alianza Editorial. 2001.

ámbito local donde cotidianamente se generan conexiones supralocales, fenómeno que ha sido definido como la *glocalización*³.

La globalización no es sin embargo un fenómeno que surja de forma abrupta en la escena urbana, sino que es concomitante del proceso de *urbanización*, fenómeno ampliamente tratado en los estudios urbanos latinoamericanos en términos del análisis de la estructura urbana, pero casi ignorado en lo que respecta a su impacto en la vida cotidiana pese a que se le define como un proceso de transformación colectiva del espacio⁴. En otras palabras, la urbanización como fenómeno que tiene un gran impacto en la vida cotidiana urbana constituye el eslabón perdido de los estudios urbanos latinoamericanos, muy sólidos en el estudio de los movimientos sociales pero poco sensibles a la comprensión de la vida ordinaria como fenómeno urbano. ¿Cómo poder abordar entonces desde una perspectiva urbanística el impacto de la globalización en la vida cotidiana sin haber comprendido cabalmente las consecuencias de la urbanización?

Urbanización y globalización forman parte de un mismo proceso de transformación de las pautas de comportamiento urbano en la ciudad; por lo tanto, es importante que sea considerado dentro del estudio de los procesos de vida cotidiana. Para ello proponemos como hipótesis de trabajo considerar el concepto de *movilidad* como la piedra angular que permite comprender las profundas transformaciones en la producción y ocupación del espacio urbano que la urbanización ha dotado de significado durante los últimos doscientos años. Siguiendo el enfoque de Montulet, el objetivo consistirá en estudiar lo urbano sin restringirnos a la utilización de la variable espacial, sino más bien retomar el status del *tiempo* en la ciudad, para incorporarlo en lo que él denomina un enfoque *espacio-temporal*⁵.

Los análisis urbanos desarrollados en América Latina y en el Perú en particular adolecen aún del defecto de definir como objeto de estudio exclusivo los fenómenos donde hay concentración humana vinculados a un espacio que se presenta como territorio de uso permanente, ignorando los desplazamientos que no obstante son el principal componente que decora nuestras imágenes de lo urbano. Un enfoque creativo ha sido en cambio aquel que

³ Ascher, Francois. Op.cit. La tesis del “ecúmene global” presentada por Ulf Hannerz se inserta en esta perspectiva. Cf: Hannerz, Ulf. *Conexiones transnacionales*. Madrid, ed. Catédra. 1998. El término “glocal” es recogido por primera vez por R.Robertson en 1992. Cf: Montulet, Bertrand. *Les enjeux spatio-temporels du social*. Paris, L’Harmattan. 1998.

⁴ Remy, Jean y Liliane Voyé. *Ville, ordre et violence*. Paris, Puf. 1981. p.27

busca introducir el análisis de redes sociales en la sociología urbana, donde se intenta estudiar la comunidad como sistema de redes, donde se pone en cuestión la noción de proximidad⁶. Sin embargo este análisis se aboca a descubrir nuevas aproximaciones a la noción de comunidad urbana, no siendo parte de sus objetivos prioritarios el estudio de la movilidad espacial.

El concepto de movilidad por su parte ha sido tomado en las ciencias sociales casi exclusivamente en el marco de los estudios de estratificación social, con referencias tenues a la movilidad residencial que ello suele implicar. Por ello se torna necesario utilizar el pleonismo de movilidad espacial, para hacer referencia a los desplazamientos urbanos como dinámica cotidiana del habitante de la ciudad.

Por otra parte, ciertos enfoques de vida cotidiana tienden a generalizar los comportamientos de los actores sociales creando en el fondo seres humanos promedio, que en la perspectiva de Heller nos llevarían al análisis de lo no humano⁷. Siguiendo a esta autora, se aludirá como vida cotidiana *al conjunto de actividades que caracterizan la reproducción de hombres particulares, los cuales a su vez, crean la posibilidad de la reproducción social*⁸. Esta vida cotidiana se refiere a los ambientes inmediatos en que ella se desarrolla, y se lleva a cabo dentro de una relativa *continuidad*, que nos conduce a una dimensión de historias particulares⁹.

La presente reflexión se inserta entonces en la preocupación por estudiar lo urbano a través de las acciones concretas que son consecuencia de vivir en espacios urbanos, recogiendo la hermosa analogía de Michel de Certeau quien afirmaba que « *el caminar es a la ciudad lo que la enunciación a la lengua* »¹⁰. Esperamos que esta propuesta de marco conceptual aliente el desarrollo de investigaciones en esta perspectiva, indispensables para poder comprender mejor el fenómeno urbano en el Perú y América Latina y poder estar capacitados para afrontar los desafíos que ofrecen las nuevas transformaciones de la escena urbana, que redefinen las

⁵ Montulet, Bertrand. *Les enjeux spatio-temporels du social*. Paris, L'Harmattan. 1998.

⁶ Panfichi, Aldo. "Del vecindario a las redes sociales: cambio de perspectivas en la sociología urbana". En: *Debates en Sociología* N°20-21. Lima, PUCP. 1996.

⁷ Heller, Agnes. *Sociología de la vida cotidiana*. Barcelona, Ed. Península. 1977. p.20

⁸ Ibidem

⁹ Ibidem

¹⁰ De Certeau, Michel. *La invención de lo cotidiano*. Vol.1. Esta obra fue publicada en francés en 1980 y ha sido traducida al castellano en 1996.

necesidades humanas, los problemas de segregación y las situaciones de desigualdad en la vida cotidiana¹¹.

Movilidad, estructura urbana y vida cotidiana.

El fenómeno urbano ha experimentado grandes transformaciones los últimos dos siglos. Las ciudades a partir del siglo XIX alcanzaron dimensiones nunca antes conocidas tanto al nivel demográfico como en lo referido a la extensión territorial. Las funciones vitales que anteriormente se concentraban en espacios relativamente próximos se dispersan dentro de una extensa y compleja trama urbana.

Este nuevo escenario sería impracticable de no existir la posibilidad de efectuar importantes desplazamientos en corto tiempo, gracias a la existencia de diferentes medios de locomoción que circulan por la ciudad a través de redes viales. Hoy en día es difícil que proyectemos la mayor parte de nuestros desplazamientos sin suponer la utilización de un vehículo. Del mismo modo, servicios como el teléfono se han convertido en necesidad básica para gran parte de la población urbana y por supuesto también la televisión y la radio, que brindan la posibilidad de llevar al domicilio todo lo que ocurre en el mundo. Así, medios de transporte como el automóvil, el ómnibus, el tren, el avión o medios de comunicación como el teléfono, la televisión, la radio, el fax o el correo electrónico forman parte del equipamiento urbano contemporáneo disponible al habitante de la ciudad de medianos recursos.

Debido a los cambios tecnológicos, los medios de desplazamiento y de comunicación, han contribuido a una radical renovación de los patrones de comportamiento e interacción en la vida cotidiana. Nuestros sentidos se han visto confrontados transitoriamente con infinidad de nuevas percepciones tanto del espacio construido como en lo referido a las personas. Esto fue observado por el sociólogo alemán Georg Simmel a principios de siglo XX, quien afirmó que el habitante de la metrópoli adquiere la capacidad de controlar sus sentidos a tal extremo de

¹¹ En la búsqueda de fomentar mayores estudios de las prácticas urbanas, vale la pena mencionar el sugerente trabajo de Eduardo Gonzales, quien desarrolla una aproximación a las representaciones urbanas de los jóvenes de Lima, otra dimensión resultante de la práctica del espacio. Cf: Gonzales, Eduardo. *Ciudades Paralelas; imaginarios urbanos en Lima*. Pontificia Universidad Católica del Perú, Tesis de Licenciatura en Sociología. 1994.

poder ignorar y abstraer con facilidad la presencia de la muchedumbre a la que se ve cotidianamente expuesto¹². De esta manera, es usual que en el transcurso de una jornada, hayamos tenido que confrontarnos a un millar de personas, pero que con mucho esfuerzo sólo recordemos unas cuantas decenas al final del día.

Se ha pasado entonces de una vida donde la proximidad física de las actividades organizaba lo cotidiano a un modelo de vida donde las diferentes funciones de la vida se hallan deslocalizadas a lo largo de una extensa trama urbana. Estos cambios son el fruto del proceso de urbanización, que redefine los espacios urbanos¹³. El espacio local, donde se concentraban las diferentes funciones e interacciones sociales, deja de ser el espacio vital; el espacio donde se desenvuelve la vida cotidiana contemporánea es más bien difuso, ya que los desplazamientos articulan destinos a manera de *nodos*, pero en donde el referente territorial pasa desapercibido.

Esta nueva manera de entender las interacciones sociales nos traslada de un enfoque centrado en el espacio local, entendido como el territorio inmediato, hacia un enfoque que entiende el espacio como un entretejido de nodos, que organizan la nueva trama urbana¹⁴. Para poder comprender mejor lo que significa esta transformación, consideramos indispensable precisar mejor lo que significa el ámbito de lo local, para luego analizar la nueva morfología urbana.

Vida cotidiana y la dimensión del espacio local

Tanto el urbanismo como la sociología urbana han producido una vasta bibliografía relacionada a la formación de territorios dentro de la ciudad, así como también sobre las relaciones de asociación y segregación que se establecen entre sus habitantes. Un supuesto está a la base del análisis en una parte importante de casos, y es que los individuos desarrollan su vida cotidiana en torno de un espacio en el cual tienen su domicilio. El concepto de *espacio local* en términos sociales suele por ello asociarse a una vida comunitaria¹⁵; no se trata entonces de individuos, sino de un colectivo humano que ocupa un espacio físico

¹² Simmel, Georg. "Las grandes urbes y la vida del espíritu". (1906) En: Simmel, Georg. *El individuo y la libertad; ensayos de crítica de la cultura*. 2ed. Barcelona, Península. 1998.

¹³ Remy, Jean y Liliane Voyé. *La ville, vers une nouvelle définition?* Paris, L'Harmattan, 1991.

¹⁴ Montulet, Bertrand. Op.cit.

¹⁵ Maquet, Paul. *Guía práctica para construir la ciudad del futuro*. Lima, Cenca. 2001

determinado de manera permanente. En esta perspectiva, es importante recuperar entonces viejas aproximaciones sobre colectivos humanos en la ciudad a través de las figuras de “barrio” o de “vecindad”, que fueron acertadamente comprendidas bajo el concepto de *espacio social* por Ledrut¹⁶. Por espacio social este autor considera las diferentes extensiones y organizaciones de colectivos humanos donde la vida discurre signada por la proximidad espacial. De otro lado, la ocupación de este espacio con relativa permanencia lo convierte en territorio propio a los ojos de sus usuarios; es decir sujeto a normas y valores del grupo humano que lo habita. De ahí Remy y Voyé desprenden el concepto de *territorialidad*, que permite interrelacionar los comportamientos humanos con su manera de plasmarse en un contexto espacio-temporal, facilitando a un grupo humano determinado resolver en el espacio las ambivalencias orden/no orden y peligro/no peligro¹⁷. Por el concepto de espacio social nos aproximamos entonces a un enfoque del ámbito de lo local referido a un colectivo humano circunscrito a un espacio delimitado. Partiendo de un enfoque antropológico Augé define este espacio como *lugar*; es decir, como territorio que permite a un colectivo la afirmación de una identidad¹⁸. Tenemos entonces que este colectivo humano genera una comprensión de su existencia enraizada a un espacio determinado y en este marco pondrá en práctica pautas de comportamiento aceptadas por éste en los marcos del territorio referido. En esta perspectiva, es posible entender el espacio como representación del colectivo que señalara Durkheim¹⁹.

Un elemento espacial clave para el conjunto de definiciones señaladas es la existencia de límites físicos construidos socialmente por este colectivo humano. La vida cotidiana no se cristaliza en la extensión infinita del espacio, sino que construye determinados límites para dar existencia a lo que Bollnow define como *espacio vivencial*²⁰. En esta perspectiva, Montulet incide justamente en la importancia de la existencia de un espacio morfológicamente delimitado como contraparte de la dinámica social que en él se inserta, condición que nos permitirá utilizar cabalmente el concepto de espacio local²¹. Siguiendo su propuesta, partiremos pues por definir el espacio local como un *espacio de forma limitada*²².

¹⁶ Ledrut, Raymond. *Sociología Urbana*. Madrid, IEAL. 1971.

¹⁷ Remy, Jean y Liliane Voyé. *Ville, ordre et violence*. op.cit. p.143.

¹⁸ Augé, Marc. *Los no lugares*. Barcelona, Gedisa. 1993.

¹⁹ Durkheim, *Las formas elementales de la vida religiosa*. Madrid, Akal Editor. 1982. pp.10-11.

²⁰ Bollnow, Otto. *Hombre y espacio*. Barcelona, ed.Labor. 1969.

²¹ Montulet, Bertrand. op.cit. p.141

²² Montulet, Bertrand. op.cit. pp.107-109.

La existencia de este espacio de forma limitada supone que los diferentes equipamientos e interacciones sociales que se establecen en un colectivo humano se encuentren próximos físicamente unos a otros; es decir, se trata de una proximidad que es medida según una escala de tipo *peatonal*. Esta referencia al peatón, paradójicamente no ha sido objeto de investigación en la mayor parte de los trabajos sobre estudios urbanos producidos en el Perú y sin embargo constituye una condición indispensable para entender buena parte de las prácticas de vida cotidiana observadas dentro de la ciudad. Por otra parte, la figura del peatón implica considerar al habitante de la ciudad en movimiento, caminando por la ciudad, descubriéndola y haciéndola suya.

Sin embargo, vale la pena precisar que la figura del peatón no nos refiere exclusivamente a los espacios locales, como veremos más adelante. El peatón al que nos referimos en este caso es aquel que vive cotidianamente circunscrito a un espacio limitado donde todo se haya físicamente próximo; es decir, donde se establece casi la totalidad de interacciones sociales sin necesidad de extensas caminatas que lo alejen del hogar. Se trata de un peatón inserto en un espacio social como el vecindario o el barrio, del que rara vez se aleja debido a que en él satisface sus diferentes dimensiones de ser humano. El día a día en estos contextos se vive con ritmos cotidianos relativamente repetitivos, dándonos la percepción de una vida cotidiana permanente, sin cambios a través del tiempo.

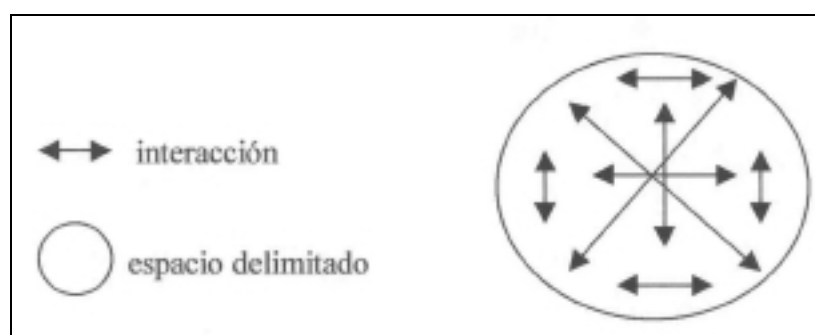
En estos contextos la variable temporal se subordina al referente territorial; no existe como medida abstracta, sino que adquiere sentido con las acciones cotidianas que se repiten constantemente en la eternidad de lo permanente. Un ejemplo ilustrativo de esta forma de comprender la vida nos lo brinda el Libro del Eclesiastés con el siguiente pasaje:

Todo tiene su momento, y cada cosa
su tiempo bajo el cielo;
Su tiempo el nacer,
y su tiempo el morir;
Su tiempo el plantar,
y su tiempo el arrancar lo plantado.
Su tiempo el matar,
y su tiempo el sanar;
su tiempo el destruir,
y su tiempo el edificar.
Su tiempo el llorar,
y su tiempo el reír;
(...) Cap.3, 1-4²³

²³ Cf: Nueva Biblia de Jerusalén. Bilbao, Desclée de Brouwer, 1998.

Como se puede observar, la temporalidad en el mundo judío de hace miles de años no existe por sí misma, sino que es un atributo que pertenece a cada una de las diferentes acciones humanas, las que se repiten constantemente en la vida cotidiana haciendo de ella un escenario marcado por las permanencias.

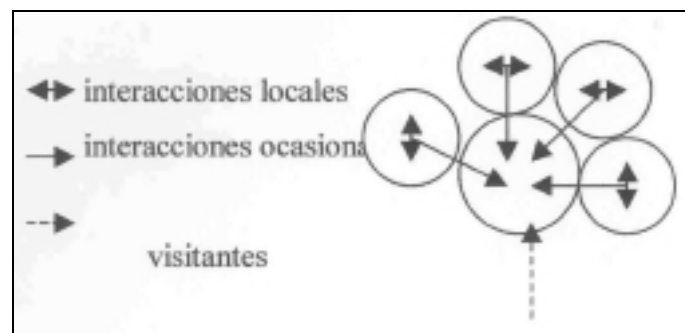
Esta imagen estática de la vida cotidiana, donde el tiempo es invariable o permanente, tiene en la Europa medieval uno de sus ejemplos paradigmáticos y es utilizado por Remy y Voyé en su análisis²⁴. Siguiendo a estos autores, el espacio perfectamente delimitado organizaba la vida de las personas en aquel entonces. El lugar donde se desarrollaban las interacciones era uno solo y la relación de los habitantes con el mismo se hacía muy estrecha. El control social se sustentaba en un control ecológico, las relaciones personalizadas cobraban sentido en su contexto espacial, conformando lo que hoy en día definimos como la esfera de lo local. En este marco se facilita la preeminencia del espacio social como actor colectivo con poder de decisión sobre las personas que lo componen, cuya individualidad se subordina a los intereses grupales. Esquemáticamente los espacios locales que resultan se pueden representar de la siguiente manera:



Las interacciones se hacen constantes en un espacio delimitado por la práctica cotidiana. La distancia y los límites son marcados de acuerdo a una lógica peatonal, por lo que las interacciones serán más intensas con aquellos que están más cerca que con aquellos que están un poco más distantes. Todo ello permite hacer de la esfera local un contexto en el cual las personas se conocen en la medida en que interactúan cotidianamente. A su vez, la referencia constante a un espacio delimitado permite generar una noción de identidad vinculada al lugar en que viven.

²⁴ Remy, Jean y Liliane Voyé. *La ville, vers une nouvelle définition?* Paris, L'Harmattan. 1991.

Esta situación, con variaciones, puede ser observada tanto en las aldeas medievales como en los barrios de las ciudades de aquel entonces. La diferencia morfológica entre ambos contextos se refiere principalmente a la escala del poblamiento y la aparición de un espacio que no tiene cabalmente las características de espacio local: *el centro urbano*. Las ciudades operan como una suerte de conglomerado de espacios locales organizados como barrios donde los encuentros metabarriales sólo ocurren en el centro de la ciudad. La forma urbana de barrios alrededor de un centro se representa esquemáticamente de la siguiente manera:



En este caso el centro urbano se construye como un lugar de encuentro ocasional de los habitantes del barrio con otros habitantes de la ciudad y con visitantes temporales de la ciudad sea por comercio u otros intereses. El Centro de la ciudad constituye en alguna medida el escape urbano a lo impredecible, y su utilización por parte de los habitantes de los barrios será ocasional. Pero otra característica esencial del centro es su rol como forjador significativo de una identidad colectiva que trasciende los confines de un barrio. El centro es por ello un referente espacial donde la producción arquitectónica buscan trascender simbólicamente lo cotidiano y servir de referente a la historia de un colectivo humano mayor.

La organización morfológica de una ciudad en barrios alrededor de un centro nos remite a una nueva escala que trasciende el espacio local tal cual venía de ser definido. En efecto, el centro convoca a multiplicidad de grupos y a la vez tolera la presencia del extraño. Por una parte contribuye a la construcción de una identidad grupal que engloba al barrio, pero por otra es la puerta que permite el acceso al mundo desconocido y a los extranjeros. El centro constituye entonces una nueva escala de lo local pero a la vez viene a ser el germen sobre el que se podrá construir una visión distinta de la vida cotidiana.

Partiendo de un enfoque centrado en el estudio de lugares, la ciudad medieval también constituye una forma limitada, donde el referente arquitectónico ayudaba al espacio social con la habilitación de murallas perimetrales. El habitante de una ciudad que sólo se desplazaba por ella caminando puede entonces construir percepciones de la esfera de lo local a varias escalas en la medida que percibe su espacio de vida a manera de círculos concéntricos donde uno mayor incluye al menor; puede vivir en un vecindario, formar parte de un barrio y a la vez ser habitante de una ciudad perfectamente delimitada a través de su frecuentación del centro urbano.

Hasta el momento el análisis de la forma limitada ha puesto el énfasis en la construcción de perímetros, por lo que es necesario observar también los componentes urbanos dentro del espacio local. Aquí vale la pena recordar que un espacio social se compone de una aglomeración de viviendas, de calles y de plazas, lo que en términos gruesos podríamos definir como una suma de espacios públicos, espacios privados y sus conexiones.

Los conceptos de espacio privado y espacio público en realidad son lo bastante amplios como para permitir varias definiciones. En nuestro caso nos remitiremos al enfoque de Remy y Voyé, quienes definen lo privado como un espacio que no es socialmente visible, mientras que el espacio público es aquel que permite la libertad total de acceso y de actividad²⁵.

Los espacios privados nos refieren sobre todo a las viviendas, edificaciones donde se desarrolla la esfera íntima de los individuos; tenemos además construcciones cuyo acceso está restringido a un determinado servicio o actividad. Pero el espacio local no sólo se compone de edificios, sino también de calles y plazas, que sin embargo han sido muy poco trabajadas desde el punto de vista de su ocupación, justamente por el carácter transitorio de ésta.

Actualmente se reconoce la calle como simple vía de circulación y se le ha vaciado de contenido territorial. Sin embargo es preciso entenderla como espacio público, premisa sin la cual sería imposible comprender las ciudades antiguas²⁶. En efecto, la calle fue una expresión del espacio público al igual que lo podía ser una plaza, donde la función de circulación de

²⁵ Remy, Jean y Liliane Voyé *Ville, ordre et violence*. Paris, Puf. p.92-93.

²⁶ Kostof, Spiro. *The city assembled*. London, Thames & Hudson. 1999.

personas no estaba signada por la rapidez de los desplazamientos, y a la que se sumaban otras dimensiones, como la de espacio de encuentro o de espacio económico.

La calle medieval fue el mejor ejemplo de esto; se formaba espontáneamente luego de la habilitación de viviendas, por lo que no necesariamente se vinculaban unas con otras, produciéndose numerosos “callejones sin salida” cuya única finalidad era permitir a los habitantes del barrio o vecindario acceder a sus domicilios²⁷. La calle era un lugar de encuentro por definición, y un espacio de socialización para todos. Por otra parte, era también el lugar de tránsito de manifestaciones públicas del colectivo, como lo son las manifestaciones religiosas (procesiones) o desfiles militares, donde el movimiento se subordina completamente a la actividad que busca perpetuarse en el espacio, y por ende donde la rapidez no existe como atributo.

Por otra parte, la plaza se constituye como el lugar de encuentro para diferentes actividades y de información para el conjunto de habitantes de un espacio social; es a su vez un lugar de espectáculo en la medida que las familias buscan presentarse de determinada manera, dentro del principal escenario cotidiano de la actuación social²⁸. La plaza es el espacio para hablar, para encontrarse, como lo fue el ágora griega²⁹ y como también lo fue la plaza medieval, de dimensiones relativamente pequeñas, y a la cual se accedía mediante pequeñas callejuelas, guardando armonía con la escala humana, donde las dimensiones de los edificios cobran majestuosidad por la proximidad con que se hallan a los usuarios de la plaza. Este hecho fue puesto en relieve por Sitte, quien denunció su destrucción en beneficio de las nuevas concepciones urbanísticas del siglo XIX³⁰.

En síntesis, el espacio local alude a un colectivo humano que vive cotidianamente en un espacio morfológicamente delimitado, en el cual se hallan no sólo su vivienda y otras edificaciones a las que acudirá por diferentes necesidades; se compone además por calles y plazas que, como espacios públicos, serán lugares fundamentales para su socialización y por ende productores de significado urbano.

²⁷ Sennett, Richard. *Carne y piedra*. Madrid, Alianza editorial. 1997,

²⁸ Retomamos los conceptos de escenario y trastienda de Erving Goffmann. Cf: *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires, Amorrurtu. 1981.

²⁹ Sennett, Ibidem. pp.56-59

³⁰ Sitte, Camillo. *L'art de bâtir les villes*. Paris, L'Equerre. 1980.

Estas referencias al pasado de la historia urbana occidental permiten entender con mayor facilidad el carácter exclusivamente peatonal de la vida cotidiana a la que originalmente nos remite el espacio local. Las mutaciones o tensiones a las que se confronta la vida cotidiana en espacios locales no es pues un fenómeno reciente, sino que sienta sus raíces en el proceso de urbanización que ocurre entre finales del siglo XVIII y el siglo XIX, y tiene que ver con la incorporación masiva de medios de transporte en la vida cotidiana.

La movilidad como criterio ordenador del espacio cotidiano contemporáneo

Para entender los grandes cambios que han acontecido en la vida cotidiana de las ciudades se propone un enfoque analítico que resulta de la historia; es decir, detenerse a observar cómo durante los últimos doscientos años las ciudades no sólo han crecido demográficamente, sino que han integrado paulatinamente entre otras cosas, técnicas y patrones de transporte que amplían, aceleran los desplazamientos humanos en el marco de lo que conocemos por proceso de urbanización³¹.

En el Perú se ha tendido a considerar el proceso de urbanización como expresión y secuela del proceso de transformación industrial, y esto refleja inexactitudes importantes, como también una defectuosa comprensión de lo específico del caso peruano y latinoamericano. En efecto, urbanización e industrialización estuvieron fuertemente articulados en la historia europea y, algo esencial, la industrialización y la revolución del transporte estuvieron estrechamente vinculados con la urbanización, el crecimiento de las ciudades y en general de los núcleos industriales atrajeron la migración de poblaciones rurales ofreciéndoles trabajo en primer lugar. Más adelante se les ofrecieron además las facilidades de equipamiento que hacen percibir como superior la vida en la ciudad, cosa que no ha ocurrido en América Latina en general.

En términos urbanos, lo que se observa son grandes concentraciones humanas que van a dejar de satisfacer el conjunto de sus necesidades en un espacio delimitado por la proximidad, por lo que tendrán que incorporar desplazamientos importantes en su vida cotidiana. Este proceso va ir de la mano con cambios culturales de la comprensión del espacio de la ciudad. Los

³¹ Remy, Jean y Liliane Voyé. *La ville, vers une nouvelle définition*. op.cit. p.10.

primeros elementos históricos que anuncian la gran transformación lo dan los descubrimientos de la circulación de la sangre y de la respiración del cuerpo a través de las venas, hallazgos que definen una naciente cultura de la higiene para el cuerpo humano que posteriormente se trasladará a la comprensión de la ciudad, volviendo sinónimos calle con “arteria” y parque con “pulmón”³².

Durante el siglo XIX los cambios radicales de la textura de París dirigidos por el barón de Hausmann anuncian la reorganización de la forma urbana para recibir al nuevo inquilino de la ciudad: el movimiento, y su amo o detentor que viene a ser la burguesía. En efecto, París, el gran modelo burgués de lo que autores como Benévolo definen como la ciudad postliberal, la urbe se reorganiza privilegiando la circulación de bienes y personas³³. Se destruyen las viejas calles medievales y se abren amplias vías para circulación de vehículos que facilitan los desplazamientos acelerados; es en términos morfológicos la primera ciudad donde la circulación se impondrá a la habitación. De pronto, la calle pierde su antigua vinculación estrecha a la vivienda y al barrio, y pasa más bien a formar parte de esa nueva corriente sanguínea que da vida a la ciudad y que a la vez la redefine como aglomeración urbana: la vialidad, el transporte, es decir el poder del desplazamiento. Un testimonio de ello es que las veredas, como límite territorial de los peatones en las calles sólo aparecieron a fines del siglo XVIII, y son un elemento de composición urbana que se utiliza masivamente en el gran proyecto de Hausmann de la habilitación de calles de segunda mitad del siglo XIX³⁴.

Por su parte el espacio de la plaza también se redefine, pasando muchas de sus funciones a lugares especializados, generalmente organizados en edificaciones cerradas antes que en espacios abiertos. La transformación morfológica irá de la mano con alteraciones fundamentales de la vida cotidiana, donde París es percibido como una ciudad de nómades, donde se pierden y desagregan las viejas memorias locales de los antiguos barrios³⁵. El paradigma parisino será retomado por las grandes urbes europeas y consolidará una nueva comprensión del fenómeno urbano en el mundo.

³² Sennett, Richard. op.cit. pp.280-290.

³³ Benévolo, Leonardo. *Histoire de la ville*. 4ed. Paris, Ed.Parenthèses. 2000. pp.379-396.

³⁴ Landau, Bernard. “La fabrication des rues de Paris au XIXe siècle” En: *Les annales de la recherche urbaine* 57-58. Paris, SPPU. 1992-93.

³⁵ Ortiz, Renato. *Modernidad y espacio; Benjamin en París*. Bogotá, Ed.Norma. 2000. p.46.

Entender el proceso de urbanización como el sustento tecnológico que facilita la movilidad significa entonces que éste constituye el gran objeto de la teoría urbana. La inserción espacial de la vida cotidiana variará enormemente según la manera como se integre el movimiento. La percepción del mundo será completamente distinta si nuestros desplazamientos están marcados por nuestros pasos, de si ellos integran medios de transporte. Por ello, la urbanización es definida por algunos como el proceso por el cual se facilita la integración de la movilidad como elemento estructurante de la vida cotidiana³⁶. De esta manera, la desestructuración de aquellos espacios polifuncionales donde discurría el cotidiano para dar paso al surgimiento de nuevos espacios urbanos donde se escenifique transitoriamente nuestra vida, es posible en la medida en que los desplazamientos se efectúen a ritmos mucho más acelerados.

El poder de la movilidad engendra un cierto tipo de homogeneidad de la estructura interna de los espacios urbanos y una nueva imagen de la ciudad. La vida polivalente que discurría en los barrios tradicionales cede entonces el paso a un nuevo tipo de organización de la vida cotidiana que considera y valora la capacidad de desplazamiento de los habitantes. Esta capacidad de desplazamiento va de la mano con una reorganización del escenario urbano, facilitando lógicas económicas que se organizan de acuerdo a una nueva división social del trabajo, donde se diferencia el lugar de trabajo del emplazamiento de la residencia y de los lugares de comercio y recreación.

La nueva organización supone en la vida cotidiana el desarrollo de estrategias individuales antes que colectivas, lo que va a favorecer una recomposición de los espacios sociales, ya no como grupo heterogéneo vinculado a un territorio, sino como grupos de homogeneidad interna pero con fuerte heterogeneidad externa. En este proceso de transformación de la estructura social la movilidad residencial constituirá uno de los principales indicadores de la movilidad social, donde el acceso a la movilidad también será un criterio diferenciador, en la medida en que sectores altos de la sociedad podrán elegir residir lejos de los centros laborales en términos espaciales, pero próximos bajo criterios temporales.

Al constituirse esto como una tendencia generalizada entre aquellos que pueden contar con medios de transporte, el mercado inmobiliario va a favorecer la diferenciación de calidades de

³⁶ Ibidem.

emplazamiento de las viviendas. A través de las zonas residenciales alejadas del tumulto del centro urbano, se oferta una calidad de vida signada por la tranquilidad, diferente a la que se pueda obtener cerca de los centros laborales, caracterizada por el ruido y la contaminación, y por ende valorada negativamente.

La movilidad es comprendida como el medio que permite el acceso a lugares físicamente distantes, inaccesibles diariamente por medios peatonales, y favorece por tanto una redistribución en el espacio de las funciones que antes se concentraban en la vida cotidiana barrial. Las dinámicas que ofrece la movilidad a la vida cotidiana resultan mucho más variadas, y por lo tanto más difíciles de predecir; su importancia no se agota en el estudio de las vías del desplazamiento y cómo hacerlas fluidas y ágiles en función de los grandes centros funcionales.

El nuevo modelo de vida que se abre paso, lleva paulatinamente a quitar protagonismo al lugar donde se realiza un encuentro, por el encuentro mismo. La noción de espacio deja de hacer alusión a fundamentos de identidad. Se construye una perspectiva de vida organizada multi-espacialmente a partir de intersecciones o nodos, en lo que Montulet señala como el paso de una vida cotidiana afincada en lo local hacia lo *nodal*, como entramado cotidiano de las interacciones sociales³⁷. La ciudad se reorganiza para favorecer estos encuentros. De los territorios delimitados se abre paso una red de “puntos de encuentro” como nueva textura de lo urbano. La movilidad estaría suponiendo una práctica particular donde “habitar” se puede distribuir en varios nodos³⁸, que de alguna manera retoman ciertas características del antiguo centro urbano para multiplicarlo dentro de la trama urbana.

En términos de la producción económica, el aparato industrial que originalmente se beneficia de los circuitos situándose como polo de atracción laboral, se irá desagregando paulatinamente, separando sus plantas fabriles de lo que son sus departamentos de decisión, de innovación tecnológica y de estudios de mercado, los que en cambio buscarán superponerse con otras empresas, buscando beneficiarse de las ventajas engendradas por las economías de aglomeración³⁹. La actividad productiva se torna más compleja en términos de utilización del espacio de lo que originalmente se preveía. El parque industrial, nodo que

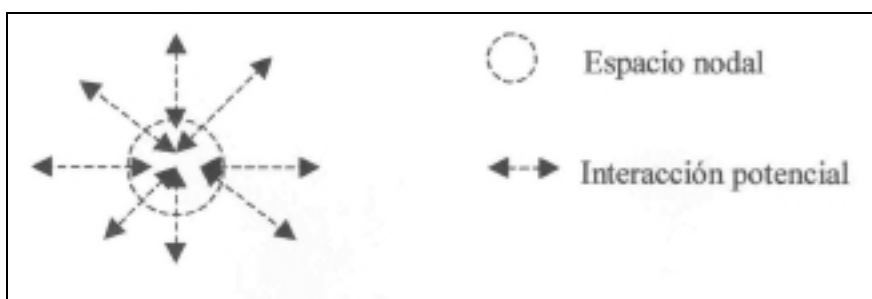
³⁷ Montulet, Bertrand. *Les enjeux spatio-temporels de social*. op.cit. pp.131-132.

³⁸ Remy, Jean. “Métropolisation et diffusion de l’urbain”. pp171-188. En: Bonnet, Michel et al. *Les territoires de la mobilité*. Paris, Puf. 2000. p.172.

explota los beneficios de las economías de aglomeración, concentra principalmente la actividad fabril y genera economías externas; los espacios destinados a los centros de decisión, innovación y estudios de mercado van a experimentar una situación similar, al encadenar la formación a proximidad de centros financieros, grandes hoteles o restaurantes de primera calidad que buscan aprovechar los espacios intersticiales que se van generando como lugares de encuentro altamente valorados en el mundo de los negocios, y que suelen superponerse con ambientes que uno podría catalogar funcionalmente como residenciales, comerciales o recreativos.

El espacio se redefine en términos económicos al servicio de los encuentros de los actores. Las yuxtaposiciones de actividades en algunos puntos nodales de la ciudad constituyen los nuevos polos de atracción de la textura urbana. Ya no habrá un centro, sino una variedad de « centros », según los tipos de yuxtaposición que en dichos nodos se generen. El status del espacio deja de ser importante en sí mismo; se trata más bien del sustrato en el cual se puede favorecer o desestimular los encuentros de los actores económicos.

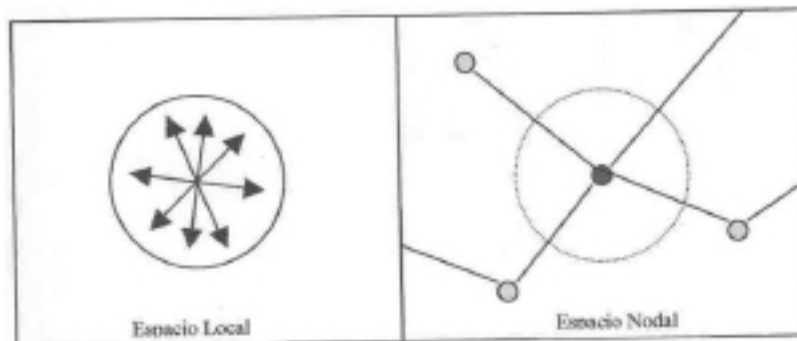
Retornando a nuestro tema de la vida cotidiana, la red vial ofrece al individuo la posibilidad de construir sus propios caminos, poniendo en jaque aquellos enfoques urbanísticos que aspiran a « ordenar » -es decir, pre-determinar- los desplazamientos de los individuos. Un habitante de la ciudad no se desplaza solamente para unir funciones vitales previstas como trabajar o descansar, sino que puede satisfacer un conjunto de necesidades humanas uniendo dos o más centros nodales. El desplazamiento puede ser multívoco, y la ciudad se presente como una gran malla de nodos que ofrece a este tipo de usuario la posibilidad de construir su propio itinerario.



³⁹ Remy, Jean. *La ville, phénomène économique*. Bruxelles, Ed. Vie ouvrière. 1966.

La imagen del espacio como territorio cede su importancia a la estructura de nodos, donde el espacio deja de ser importante como territorio en sí mismo, y pasa a serlo en función de las posibilidades de desplazamientos que puede engendrar. Como lo muestra el gráfico, los posibles vínculos de interacción toman al espacio nodal no como un territorio de permanencia, sino como un punto de encuentro y a la vez de desplazamiento múltiple. Un espacio nodal no constituye un espacio local en los términos de la situación antes descrita porque no existe una permanencia de vida que lo haga territorio exclusivo de un colectivo personalizado. Por lo tanto, sus referentes arquitecturales no estarán cargados de significados, pero sí serán signos urbanos, puntos de referencia de una imagen de lo urbano, nivel de percepción, que como señala Lynch no debemos soslayar⁴⁰.

Si este esquema nodal es generalizado, se observará un sistema de redes como sustrato de las interacciones sociales que en términos morfológicos significara una transformación radical de la vida cotidiana. Se trata del paso de una ocupación de la vida cotidiana, localizada en un espacio delimitado, a un modelo donde nuestras interacciones no precisan desarrollarse en un área próxima, perdiéndose la noción de espacio local delimitado.



En la vida cotidiana moderna, la importancia del encuentro se va separando cada vez más del lugar en términos espaciales. Los criterios de distancia son comprendidos ahora bajo patrones temporales. La movilidad nos “libera” del mundo próximo común u original del espacio residencial, para permitirnos tejer nuestra red de relaciones en diferentes puntos de la ciudad, que a su vez pueden transformarse en nodos importantes aunque siempre transitorios. Pero esta “liberación” incluye la manera en que organizamos los tiempos para las diferentes necesidades vitales, tanto en lo referente a desplazamientos como en lo toca a las

⁴⁰ Lynch, Kevin. *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires, Infinito. 1966.

permanencias en un proceso que, como señala Paquot, “seduce antes que molestar”⁴¹. Estamos ante un espacio construido como malla, que cobra sentido a través de las sincronías temporales que cada individuo organiza; es el espacio de la *forma organizante* según Montulet, donde la variable temporal es la que se constituye como la variable dominante de nuestra vida cotidiana⁴². El tiempo se libera de las ataduras territoriales y pasa a organizar la vida a través de criterios matemáticos. Los nodos, antes que un espacio físico, se vuelven lugares de encuentro ocasionales, que pueden ser guardados en un archivo portátil de encuentros transitorios llamado *agenda*.

Sin embargo, estos cambios no terminaron de ser integrados por los estudios y el diseño urbano. En esta perspectiva son muy ilustrativas las críticas que Henri Lefebvre hace a los urbanistas franceses en la década de 1960, quienes diseñan conjuntos residenciales imaginando que se adecúan a la vida de un barrio que forma parte sobretodo del imaginario del diseñador antes que constituir una realidad social concreta⁴³. En efecto, muchas de las propuestas de conjuntos habitacionales intentan facilitar una vida vecinal orientada hacia el espacio interior, pero presentan serias deficiencias para integrar dichos conjuntos dentro de una trama urbana mayor, con la consecuente dificultad cotidiana para entrar o salir de estas unidades residenciales. Se trata pues de la dificultad de muchos proyectistas en comprender que la vida cotidiana moderna ya no se organiza en espacios regidos por la proximidad peatonal.

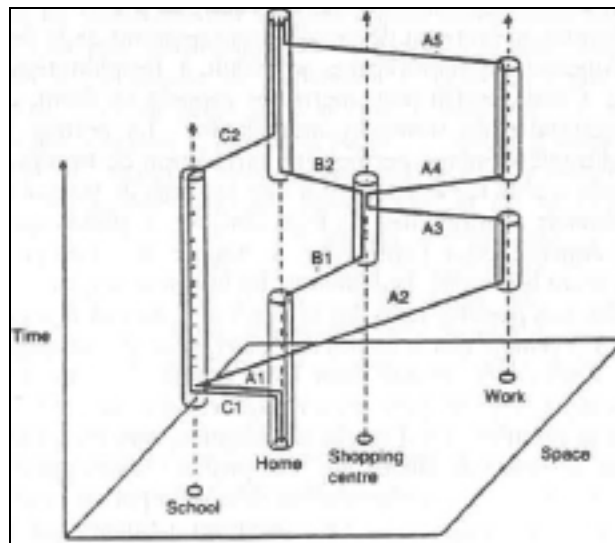
En alguna medida es el problema del urbanismo que zonifica el espacio urbano en las unidades de habitación, trabajo, recreación y circulación⁴⁴, esperando implícitamente comportamientos humanos homogéneos dentro de cada zona, donde cumplirá una función determinada. La funcionalización del espacio no obstante permite una aproximación más rica a los procesos de apropiación espacial del individuo si incluyen de manera más explícita la variable temporal. Esquemas como el de Walford, citado por Dupuis para observar los desplazamientos cotidianos de una familia norteamericana promedio resultan muy sugerentes como síntesis de las permanencias constantes del habitante de la metrópoli, incluyendo en la lógica funcional la movilidad, que viene a ser una variable espacio-temporal.

⁴¹ Paquot, Thierry. “Le quotidien urbain”. En: Paquot, Thierry (ed) *Le quotidien urbain, essais sur les temps des villes*. Paris, La Découverte. 2001.

⁴² Montulet, Bertrand. *Les enjeux spatio-temporels du social, mobilités*. op.cit. p.138.

⁴³ Lefebvre, Henri. “Barrio y vida de barrios”. En: Lefebvre, Henri. *De lo rural a lo urbano*. Barcelona, Península. 1971.

Movilidad familiar y nuevas territorialidades⁴⁵.



Según este esquema, dice Walford, “El padre luego de llevar a sus hijos al colegio va a su trabajo ; almuerza con su esposa al mediodía en el centro comercial donde ella fue de compras, retorna a su trabajo, los chicos regresan del colegio y la familia se reúne al final de la jornada”. Estos trayectos se realizan mediante vehículos privados o transporte público, donde el paisaje urbano se torna difuso. Estamos pues ante una vida cotidiana organizada a través de una trama de nodos, que además redefinen las tradicionales concepciones de espacio público y espacio privado.

Bajo este nuevo modelo, los ámbitos tradicionales de “lo público” y “lo privado” serán puestos en tela de juicio. La multiplicación de puntos de encuentro en la vida cotidiana va de la mano con una proliferación de espacios cerrados, donde el acceso a todo público es restringido. La pluralidad de actividades que se desarrollaban en la vieja plaza pública comienzan a mutar hacia la esfera privada o se distribuye en nuevos espacios de encuentro, donde el acceso suele ser restringido a todo público y orientado a una función vital determinada, siendo ejemplo de ello el restaurante, el centro de recreación o el centro comercial. Muchos de estos nodos, como fuera señalado páginas atrás, adquieren en el lenguaje cotidiano la denominación de “centros”, que en términos de organización del espacio

⁴⁴ Le Corbusier, *Cómo concebir el urbanismo*. Buenos Aires, Ed. Infinito. 1959.

⁴⁵ Dupuy, Gabriel. *L'urbanisme des reseaux*. Paris, Armand Colin. 1991. p.53.

interpretan la vida cotidiana como la capacidad de consumir⁴⁶. Esta práctica del lenguaje indica de manera ilustrativa la explosión del viejo centro urbano en multiplicidad de centros de característica nodal a través de la trama urbana.

Actualmente las aglomeraciones ven multiplicar los nuevos centros, teniendo a los grandes centros comerciales como los grandes lugares de encuentro donde fluye la vida cotidiana de aquellos que tienen capacidad de consumir en los mismos. El éxito de este modelo es tal que aeropuertos, museos, entre otros equipamientos urbanos, irán mutando hacia nuevas formas de centro comercial donde incluso ciudades como Singapur tienen la estructura de una gran red de “malls”⁴⁷. Por otra parte, los espacios de estadía transitoria o de conexiones de transporte se convierten en centros importantes de la vida cotidiana, donde paradójicamente el habitante acude regularmente, pero su permanencia en el espacio es reducida. Surge así la temática de los *no lugares*, como espacio de estudio etnográfico alternativo para una antropología que se ha acostumbrado a estudiar únicamente ghettos o espacios sociales tradicionales y no se decide a abordar los significados de la vida cotidiana moderna⁴⁸.

Por otra parte, la calle, elemento estructural básico de la ciudad se transforma de espacio público en vía eficiente de circulación. Un elemento morfológico importante es la aparición en el siglo XIX de las veredas, como espacio que restringe el movimiento peatonal, para dar paso prioritario a la circulación de vehículos de transporte. El siglo XX verá la multiplicación de estos vehículos, que pasarán a convertirse en elementos dominantes del nuevo paisaje urbano. La ciudad se transforma así en una aglomeración que precisa facilitar los flujos vehiculares, ensanchando calles, creando las avenidas y bulevares como nuevos elementos de composición urbana e insertando todo un conjunto de normas y patrones de conducta a seguir en estas vías, creando un territorio urbano de relativa autonomía que Dupuy define como el territorio del automóvil⁴⁹, donde transcurre parte de la vida cotidiana de la población urbana.

⁴⁶ Curiosamente en este caso, la lógica comercial coincide con el análisis marxista de la ciudad, que diferenciaba los estudios urbanos entre aquellos vinculados a la esfera de la producción de aquellos que trataban la esfera del consumo. Ver: Castells, Manuel. *La cuestión urbana*. 8ed. Madrid, Siglo XXI. 1982

⁴⁷ Harvard project on the city “Shopping”. pp.124-183. En: Koolhaas, Rem et al. *Mutations*. Unión Europea, Actar. 2000.

⁴⁸ Auge, Marc. *Los no lugares*. op.cit y Hannerz, Ulf. *Exploración de la ciudad*. México, Fondo de Cultura Económica. 1986

⁴⁹ Dupuis, Gabriel. *Les territoires de l'automobile*. Paris, Anthropos. 1995.

La movilidad ha transformado pues la comprensión de lo urbano durante los últimos doscientos años. El día a día de los habitantes se construye en base a desplazamientos, donde las distancias físicas se vuelven una abstracción, y el concepto de cercanía está relacionado a la variable temporal. El espacio difuso en que transcurre lo cotidiano se organiza en nodos que se convierten en potenciales destinos, donde lo importante es la eficiencia con que se producen los flujos de desplazamiento entre uno y otro nodo.

Este proceso no ha llegado a su fin; pueden aún plasmarse mayores transformaciones, pero la teoría urbana todavía demuestra debilidad para poder estudiar el movimiento de la ciudad. Sin embargo, no seamos injustos; las dificultades para incorporar la movilidad no son exclusivas de los estudios referidos a la ciudad: si nos detenemos un poco a revisar preguntas que formulamos en el lenguaje coloquial como “¿dónde vives?” o “¿de dónde eres?”, en realidad el contenido de fondo al que apelamos ya puede resultar obsoleto si lo confrontamos con la vida cotidiana del mundo contemporáneo. A título indicativo, si se responde: «yo vivo en tal lugar», en realidad se está indicando el domicilio de residencia, pero ya no se sobreentiende que éste se inserte dentro de un espacio social y menos aún que constituya el lugar donde se desarrolla esencialmente la vida. Del mismo modo, indicar la pertenencia a tal país o a tal provincia o distrito dice muy poco de nuestro compromiso o inserción territorial, pues hoy en día los ciudadanos nacen generalmente en clínicas u hospitales que poca o nula relación guardan con los espacios en donde se puede desarrollar nuestra infancia.

El propio lenguaje está construido suponiendo un mundo estático que discurre en la permanencia del tiempo, como diría Norbert Elias; por eso indica este autor, que no nos incomoda elaborar perogrullos como «el río fluye» o «el viento sopla»⁵⁰. En nuestro sistema gramatical, como lo recuerda Elias, sólo después de plantear un sujeto estático es que introducimos un verbo para indicar acción o variación⁵¹. Y sin embargo sin movimiento no podemos suponer que exista vida. Estar «vivo» significa estar en movimiento; una persona que desea aprender es definida, en el lenguaje coloquial, como una persona «inquieta». La utilización del concepto de movilidad supone imprescindible relacionar la dimensión temporal con la dimensión del espacio.

⁵⁰ Elias, Norbert. *Sociología Fundamental*. Barcelona, Gedisa. 1982.

⁵¹ *Ibidem*

El denominado “espacio de los flujos” comenzó entonces a forjarse hace doscientos años; no se trata de un hecho novedoso y más bien ahora asistimos a un grado superlativo de esta capacidad de abstracción del espacio, en la medida que de ser una imagen transitoria puede convertirse en un referente virtual donde las relaciones humanas no precisen de un correlato espacial.

En efecto, la masificación de la telefonía y el desarrollo de la informática plantean nuevos desafíos, pues las relaciones humanas necesitarían cada vez menos de un sustento espacial. La telefonía celular hace de cada individuo el punto de encuentro potencial para múltiples interacciones. La informática por su parte nos ofrece la posibilidad de armar muchas dimensiones de nuestra vida cotidiana a través de interacciones virtuales. Esta es una de las posibilidades que abre la sociedad informacional que nos anuncia Manuel Castells⁵². Como ya hemos afirmado, la proximidad dejó de ser un referente indispensable para la interacción humana y por ende el propio desarrollo de las ciudades como epicentro de la urbanización puede verse en cuestión.

Hoy en día, puedo imaginar que a partir de mi ordenador cumplo labores productivas, puedo distraerme o comunicarme con las personas por distintos motivos. Ante esa eventualidad, no se necesita residir en una aglomeración densa; basta con que el lugar donde me encuentre esté bien equipado en términos informáticos, así sea en la campiña o en las montañas. Y por otra parte, si lo importante es mi capacidad de estar inserto en una red, la relación con el habitat inmediato, más allá del lugar donde se encuentra el ordenador, sería carente de interés en términos de vida cotidiana.

Las relaciones sociales cotidianas aprovechando los medios virtuales pueden llevar a situaciones extremas donde el espacio urbano puede convertirse en un espacio completamente difuso. Es frente a estos cambios en la relación *interacción social - espacio* que se hace necesario replantear nuestra lectura de lo urbano, tanto como estructura en la que se plasma la vida cotidiana, como en lo referente a la producción de sentido: vale decir, la adecuación con una manera de ser habitante de la ciudad.

⁵² Castells, Manuel. *La sociedad red*. Volumen 1. Madrid, Alianza editorial. 2000.

Las transformaciones morfológicas de la forma urbana

El tejido espacial no delimitado, de constante crecimiento y transformación, invita a repensar lo que entendemos por “fenómeno urbano”. En particular, la pertinencia del concepto de “ciudad” es puesta en cuestión en la medida que tiende a hacer alusión a un espacio delimitado caracterizado por el edificado continuo. La ciudad ha sido estudiada a lo largo de la historia occidental en oposición al campo tanto para hacer referencia a la sociedad feudal como a la sociedad capitalista⁵³. Como concentración humana diferente supuso hasta el siglo XVIII la existencia de murallas, para reforzar su diferenciación con el exterior de la misma.

El proceso de urbanización favoreció una nueva concepción de lo urbano, integrando cada vez más el movimiento. Ello ha socavado los supuestos con los que se identificaba una ciudad y su consecuente oposición con el campo. El fenómeno urbano puede extenderse a espacios « rurales » si es que en él se constituyen potenciales nodos urbanos, mientras como contraparte zonas de la antigua ciudad pueden al final resultar « marginales » a la trama urbana por no representar ningún punto de encuentro significativo para los desplazamientos en la urbe.

Los estudios urbanos fueron sensibles a las transformaciones de la vida cotidiana del habitante de la ciudad, como lo demuestran los numerosos trabajos de la Escuela de Ecología Urbana de Chicago entre 1920 y 1940⁵⁴. Sin embargo, al momento de estudiar la estructura urbana, la representan a partir de zonas homogéneas que concentran a la población. La percepción de la ciudad continúa poniendo el énfasis en las permanencias de los habitantes en sus contextos residenciales.

Un esquema clásico al respecto es el que nos plantea Ernest Burgess, el que como representación gráfica ha tenido mayor impacto que las propias hipótesis por él desarrolladas en sociología urbana⁵⁵. Los círculos concéntricos representan la transformación esquemática que ha vivido el viejo modelo europeo de ciudad, dando paso a las nuevas diferenciaciones de la sociedad. Sin embargo, el medio que facilitó el cambio, resulta siendo el gran ausente del esquema, porque: ¿donde está la movilidad?

⁵³ Marx, Karl y Frederick Engels. *La ideología alemana*. Montevideo, Pueblos Unidos. 1968.

⁵⁴ Park, Robert, Ernest Burgess y Robert McKenzie. *The city*. Chicago Press, 1925.

⁵⁵ Burgess, Ernest. “The growth of the city”. En: Park y otros: *The City*. Chicago Press, 1925.



Es interesante observar que los problemas experimentados en el lenguaje para entender el movimiento se expresan también en la representación gráfica. Por el esquema de Burgess podemos entender que existe una relación entre la homogeneización de espacios, pero no existen indicadores de distancia ni de desplazamientos. El énfasis gráfico es puesto evidentemente en la permanencia de los habitantes en alguna de estas zonas de la ciudad.

Los enfoques urbanísticos también buscaron enfocar la ocupación cotidiana del espacio a través de unidades zonificables. Es el caso de la corriente urbanística que plasmó sus ideales en la Carta de Atenas en 1933⁵⁶, donde se reconoce como gran avance el desafío de diseñar la ciudad para un habitante que ha dejado de satisfacer sus necesidades en un sólo espacio, para desplazarse por la ciudad para cumplir funciones vitales elementales como habitación, trabajo o recreación. Partiendo de una constatación real, estos enfoques sin embargo adolecieron del defecto de buscar homogeneizar los comportamientos humanos, buscando finalmente diseñar ciudades para individuos promedio donde además se considera aún la zona residencial como un potencial espacio social de tipo barrial, hecho que como ya señalamos fue duramente criticado por Lefebvre. Existe en estos enfoques del urbanismo progresista una búsqueda por dar respuesta a través del diseño urbano a comportamientos humanos universales⁵⁷.

Los enfoques estructuralistas que dominaron la teoría urbana europea durante cerca de veinte años, entre 1965 y 1985 aproximadamente, se preocuparon por condenar duramente la estructura urbana existente como reflejo de una sociedad capitalista desigual e injusta, pero no aportaron mayormente a una comprensión del nuevo fenómeno urbano. Coincidieron más bien en sustentar la observación de la ciudad a través de las ocupaciones residenciales y la

⁵⁶ La carta de Atenas es la formulación doctrinal del grupo CIAC (Congreso Internacional de Arquitectura Moderna) entre cuyos representantes más importantes estuvieron Le Corbusier, Hilberseimer y Gropius. Cf: Choay, Françoise. *L'urbanisme, utopies et réalités*. Paris, Ed. du Seuil, 1965. p.32.

composición urbana en espacios de fuerte homogeneidad interna y heterogeneidad externa. La mayor parte de estos trabajos se limitaron a entender el fenómeno urbano como reflejo de la sociedad capitalista, y dejaron de tomar al espacio como objeto de estudio⁵⁸.

Tal vez uno de los pocos trabajos de investigación a contracorriente fue el de Jean Remy, quien estudió la nueva organización económica de la ciudad y su tendencia a generar ventajas a través de la generación de economías de aglomeración⁵⁹. La economía urbana moderna trata de aprovechar las ventajas de la proximidad de firmas o actividades económicas que puedan complementarse y generar intercambios no sólo al nivel de la escala directamente productiva, sino sobretudo para la innovación tecnológica, la organización de la empresa y los estudios de mercado. Remy descubre la paradoja de una concentración espacial que se nutre de su visibilidad como nodo dentro de una trama urbana ilimitada. Esta organización del fenómeno económico en la ciudad no se limita al ámbito productivo, sino que también se propaga sobretudo en el ámbito comercial, donde diferentes equipamientos urbanos se reconcentran para hacerse atractivos a un habitante de una trama urbana que supera escalas locales de tipo vecinal. Un caso muy ilustrativo es el del ocaso de los cinematógrafos de barrio, que aparentemente ceden primero su paso a la competencia que significan los videos en casa, pero luego surge y de manera exitosa el cine múltiple o *multicine*, que aglomera salas de proyección y oferta de películas en un centro nodal visible para aquellos que deseen acceder a este tipo de espectáculo.

Actualmente, con la explosión de las redes de comunicaciones que no conocen límite territorial alguno en lo que se anuncia por algunos pensadores como “la era de la información”, la redefinición de los parámetros con los que se ha “leído” la ciudad sí está a la orden del día. En este debate, algunos autores anuncian inclusive “la muerte” de la ciudad mientras que para otros, el mantener la utilización de dicho concepto supone su total redefinición.

El estudio de las redes nodales conduce entonces a una nueva comprensión de la estructura urbana donde, como hemos visto, el espacio pierde su sentido exclusivamente territorial. Esta nueva situación es definida por Castells como el espacio de los flujos, donde se articulan

⁵⁷ Choay, Françoise. *L'urbanisme, utopies et réalités*. Paris, Ed. du Seuil. 1965.

⁵⁸ Castells, Manuel. *La cuestión urbana*. op.cit.

⁵⁹ Remy, Jean. *La ville, phénomène économique*. Op.cit.

materialmente prácticas simultáneas en el tiempo⁶⁰. El espacio de los flujos se construye en oposición al espacio de los lugares o de lo local; no tiene límites, es difuso y termina integrando a través de una red de nodos, el globo terráqueo en su conjunto. Nos encontramos entonces por esta vía frente al proceso de globalización, que integra al mundo en su conjunto.

La forma urbana producida por la construcción de redes nodales no es homogénea, sino que integra de manera jerárquica diferentes núcleos urbanos. Sassen encuentra por ejemplo que la dispersión geográfica de las unidades productivas de las grandes empresas multinacionales ha llevado paradójicamente a una gran centralización económica en metrópolis como Nueva York, Londres o Tokio⁶¹. Por otra parte, esta red es flexible, pudiendo ocurrir que nodos importantes en determinada coyuntura económica pierdan su importancia en un futuro⁶². Por otra parte, esta red se organiza de manera jerárquica distribuyendo de manera desigual el poder.

En esta perspectiva, un concepto como el de *aglomeración* resulta más adaptado a la comprensión del fenómeno urbano ya que mediante él suponemos concentraciones humanas de dimensiones cambiantes. Asimismo, para hacer referencia a las grandes aglomeraciones, se utiliza el concepto de *metrópoli*, con el que se suele hacer referencia a las principales aglomeraciones urbanas que se caracterizan por su multifuncionalidad y se insertan en red de relaciones con otras metrópolis en el mundo⁶³; en este caso al referirnos a la metrópoli hacemos referencia a un *sistema urbano* que nos libera de las formas limitadas.

Conceptos como los de “aglomeración” y “metrópoli” aluden a la dinámica y al carácter masivo del fenómeno urbano. La noción de “ciudad” en cambio, nos invita a implicarnos con la permanencia en el espacio de una formación urbana determinada. Si bien nos parece que hablar de ciudades es insuficiente para estudiar lo urbano en el mundo contemporáneo, resulta siempre útil mantener el uso del concepto como alusión a las permanencias de la formación urbana y las consecuencias territoriales de este fenómeno. De esta manera, hablando de

⁶⁰ Castells, Manuel. *La sociedad red*. Op.cit.

⁶¹ Sassen, Saskia. *La ville globale*. Paris, Descartes. 1991.

⁶² Castells, Manuel. *La sociedad red*. Op.cit. Es interesante observar la flexibilidad con se proyectan las construcciones de puentes que unirán las ciudades que forman la potencial megaciudad del delta del río Las Perlas en el sudeste asiático. Así, la construcción del puente que une la ciudad de Zuhai con Shenzhen y Hong Kong se inició por la parte central, dejando para el final las conexiones con los destinos finales, pues según la importancia económica de las ciudades, se decidirá si el puente se dirige primero hacia Shenzhen o hacia Hong Kong (ver Koolhaas, Rem. *Mutations*. Unión Europea, Actar. 2000.)

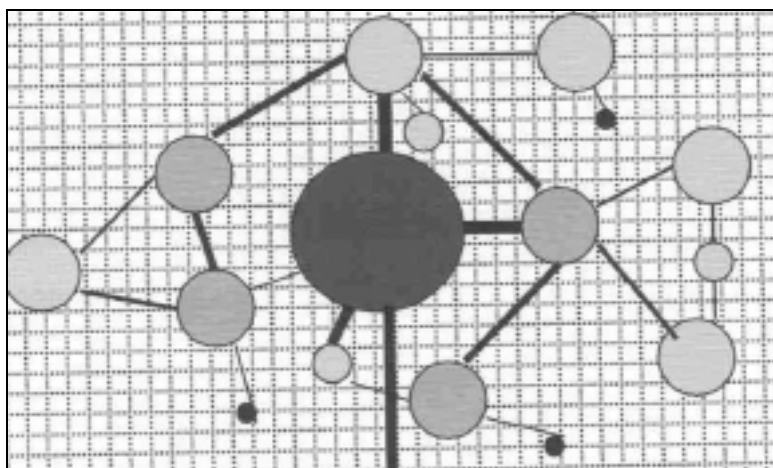
⁶³ Ascher, Francois. *Metapolis ou l'avenir de villes*. Paris, Odile Jacob. 1995.

ciudades y a la vez de aglomeraciones es que vamos a acercarnos al fenómeno de la explosión de lo urbano.

Las redes nodales nos integran globalmente, pero también redefinen la textura de las formas urbanas existentes. El continuo urbano, siempre entendido como la densidad de lo construido, pierde importancia como unidad de observación. Oposiciones como la de rural/urbano dejan de tener la pertinencia académica que tuvieron en otros contextos históricos, pues muchos espacios de la ciudad serán tan o más ajenos que campiñas o desiertos que se hallan en los linderos del continuo construido. Bassand, siguiendo a Ascher define esta nueva organización del espacio como proceso de *metropolización*, entendiendo este último como un nuevo estadio de la forma urbana dependiente de la sociedad informacional, que trasciende al proceso de urbanización, el cual expresaba la sociedad industrial⁶⁴.

El proceso de metropolización articula las ciudades a través de un tejido nodal. Ello significa, por ejemplo en términos de dinámica económica, que así como pueden existir nodos perceptibles dentro de la trama urbana, muchos otros espacios situados en el continuo urbano, no tienen visibilidad alguna, formando parte de los nuevos “agujeros negros” de la ciudad en la perspectiva de Castells⁶⁵.

Esquema de estructuración de una área metropolitana⁶⁶



⁶⁴ Bassand, Michel. “Métropoles et métropolisation”. En: Bassand, Michel, Vincent Kaufmann y Dominique Joyé (ed) *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausanne, Presses universitaires romandes. 2001.

⁶⁵ Castells, Manuel. La sociedad red. Op.cit.

⁶⁶ Bassand, Michel. Op.cit.

De acuerdo con el esquema, que hemos retomado de Bassand, la metropolización consiste en articular como grandes centros nodales un conjunto de metrópolis que a su vez integran centros secundarios y ciudades de menor importancia. A diferencia de la clásica imagen de la metrópoli como mancha de aceite que va consumiendo espacios y va tomando dimensiones cada vez mayores, esta propuesta de estructura nodal permite identificar una jerarquización del espacio, pero de una manera muy distinta a la que podríamos haber accedido con el esquema tradicional de Burgess.

Dentro de este esquema podemos identificar polos principales, secundarios y menores dentro del tejido urbano e inclusive zonas de carácter rural. Pero también dentro del área urbana, que se supone se construye por dinámica de redes, pueden existir puntos de menor atracción o inclusive, susceptibles de ser dejados de lado dentro de la dinámica dominante de la metrópoli. La dinámica de redes en la ciudad, puede terminar también marginando a grandes poblaciones que terminan buscando insertarse de manera subordinada al esquema presentado. En efecto, la representación superpone dos tramas, porque debajo de las redes nodales que organizan la metropolización existe un fondo de *continuo urbano* como malla que soporta el primero, subordinado e ignorado, pero existente.

Recapitulando, en términos de la construcción de la forma urbana, las dinámicas de permanencia y movimiento conducen a representaciones diferentes. Mientras la organización funcional del espacio invita a la división jerárquica del espacio en porciones de territorio definidos, la dinámica de redes supone una distribución de centros nodales de diferente importancia como la base de la construcción del tejido urbano. ¿Cómo podemos entender estas dos tendencias de la constitución de la forma urbana moderna en términos de la vida cotidiana? Es momento de intentar relacionar estos conceptos con los movimientos y permanencias del habitante ordinario de la ciudad.

El sentido de la forma urbana en la vida cotidiana moderna

La transformación urbana va de la mano con el desarrollo de nuevas actividades y patrones de comportamiento en la vida en la ciudad. De esta manera, la inserción cotidiana en una trama

nodal es posible en la medida que el habitante de la ciudad se sienta cómodo con este ritmo de vida. Si recordamos lo señalado al inicio del presente trabajo con relación a las observaciones de Simmel, él hacía mención de la necesidad de adaptación del individuo a una situación en la cual debía estar expuesto a una intensificación de sus estímulos nerviosos ante la multiplicidad de encuentros humanos que caracteriza la ciudad. Él señala justamente que ello exigirá al hombre moderno abstraer la mayor parte de las interacciones, priorizando y guardando sólo unas cuantas en la memoria. Este ejercicio de abstracción es algo característico del hombre moderno, que se desplaza en la ciudad guardando sólo algunas imágenes y rostros de ésta. Mediante él, el individuo está poniendo en juego su capacidad de elegir libremente con quienes interactuar.

La jerarquización de las interacciones cotidianas del habitante de la metrópoli, ejercita su capacidad de elección. La despersonalización de las relaciones diarias en la aglomeración urbana, proceso que solemos ver con tristeza, resulta no obstante indispensable para poder ejercitar la individualidad de la persona, quien decidirá con quiénes entablar compromisos sociales y con quiénes no. La libertad de elegir es pues uno de los valores sociales sobre los que se organiza la vida cotidiana contemporánea: elegimos con qué personas entablar vínculos y qué productos o servicios consumir.

Este ejercicio de la individualidad será reforzado con la integración de la movilidad, pues también elegiremos nuestros destinos cotidianos dentro de la trama urbana. Entre los diferentes medios a los que se tiene acceso el automóvil tiene particular importancia, porque a diferencia del sistema de transporte colectivo el coche permite al conductor apropiarse de la red vial de múltiples formas, utilizar un sinnúmero de trayectos y por supuesto, unir los nodos que son de gran interés en un momento determinado. La apropiación de la red vial permite a cada usuario constituir sus redes de relaciones, itinerarios propios, dentro del flujo vehicular intenso que caracteriza la ciudad. El automóvil se convierte entonces en un instrumento que facilita el ejercicio de la « libertad de movimiento »⁶⁷

La trama urbana ofrece entonces al habitante la posibilidad de afirmar su individualidad eligiendo constantemente. Sin embargo, una de las paradojas de la vida moderna es el hecho de afirmar esta individualidad en un mundo objetivado, en lo que Simmel define como la

⁶⁷ Dupuy, Gabriel. Les territoires de l'automobile. Op.cit.

*tragedia de la cultura*⁶⁸. Esta situación de tensión ilustra bien buena parte de los desafíos que afronta el urbanismo, en la medida que el urbanismo progresista intentó homogeneizar las funciones vitales que la ciudad debía satisfacer, y también sincronizar los tiempos urbanos de manera colectiva.

No obstante, la libertad del habitante de la ciudad va de la mano con la sensación de inseguridad. Como anotamos en páginas anteriores, en contextos de baja movilidad espacial se facilitaba la constitución de un colectivo social. Los individuos que comparten un territorio, aceptan las reglas al interior del mismo y refuerzan el sentido grupal a través de una inserción afectiva con el suelo que pisan cotidianamente. El control social será estricto en la medida que *todos se conocen* y que ante una conducta desviada actuarán en consecuencia. La introducción de la movilidad conlleva la desestructuración de este clásico orden socio-espacial. El individuo se “libera” del colectivo social en el que estaba comprometido, pero también se encuentra más desprotegido en una “jungla urbana” donde los compromisos interpersonales prácticamente desaparecen.

La libertad que permiten las nuevas lógicas espacio-temporales de vida cotidiana tiene en efecto como contraparte la generación de los así llamados *efectos perversos*⁶⁹. La relajación del control social permite que el fondo de anonimato sobre el que se construye la ciudad exponga al individuo a situaciones en las que su integridad se vea amenazada, como por ejemplo ante la presencia de agresores o ladrones en la vía pública. Por más que hagamos abstracción de la masa que circula en la ciudad, el anonimato no es tal, sino que oculta un conjunto de interacciones sociales que en determinadas situaciones se nos aparecen intensas en contra nuestra voluntad⁷⁰. El temor a la masa humana desconocida favorece la mutación de lo que el habitante moderno de la ciudad comprende como espacio público hacia lugares de encuentro de acceso restringido o vigilado.

La multiplicación de espacios cerrados en la vida cotidiana está pues relacionada con la sensación de inseguridad del espacio resultante del anonimato. Las situaciones de violencia a las que se puede estar expuesto demuestran que aquel mundo de personas “inexistentes” de pronto cobra vida ante nuestros ojos en contra nuestra voluntad. Se trata del conjunto de

⁶⁸ Simmel, Georg. “Le concept et la tragédie de la culture” (1911). En: *La tragédie de la culture et autres essais*. Paris, Rivages. 1988.

⁶⁹ Remy, Jean y Liliane Voyé. *Ville, ordre et violence*. op.cit.

interacciones y de momentos que forman parte de la vida cotidiana, y que merced a las capacidades de abstracción del hombre moderno eran *suprimidos racionalmente* de la memoria del habitante de la ciudad. El carterista del ómnibus, el mendigo de la calle, el predicador que va de puerta en puerta y el vendedor ambulante, forman parte de un universo de interacciones que ignoramos cotidianamente, pero el hecho que de pronto nos fueren a interactuar nos produce esa sensación de inseguridad que alienta al habitante de la ciudad a buscar espacios que le aseguren un acceso restringido socialmente donde por ende pueda recuperar la sensación de seguridad.

Vale la pena detenernos en el significado de estas situaciones. El supuesto anonimato demuestra no ser una realidad concreta sino una construcción social. En esta medida resulta pertinente no soslayar para el análisis el conjunto de encuentros no deseados -y por ende ignorados- que sin embargo son la mayor parte de nuestros encuentros humanos en una metrópoli en la medida que diariamente observamos y somos observados rápidamente por centenares de personas. Por ello, la propuesta de Joseph retoma las observaciones de Simmel, de principios del siglo XX, para sostener que dichos encuentros son también interacciones sociales, y también merecen por ende la categoría de objeto de estudio de la teoría urbana⁷¹. Joseph sostiene que este tipo de encuentros opera a un nivel menos profundo que la interacción social cara a cara, objeto de los análisis de Goffmann⁷², por lo que propone definirla como la interacción social de los *rostros*, que está basada en la *transitoriedad del encuentro* y que recoge de alguna manera sus propios trabajos referidos a las *interacciones no focalizadas* que ocurren en espacios públicos⁷³.

En efecto, el peatón o caminante moderno se encuentra cada día con una multiplicidad de rostros de la que es consciente de su existencia gracias a esa percepción no focalizada; por ende no será frecuente observar choques de personas pese a la densidad del tránsito peatonal humano. Esta percepción en pleno movimiento permite a su vez, de acuerdo a conceptos de Goffmann, *definir situaciones* en las que se ignorará al extraño, se aplicará una *desatención cortés* al conocido con quien no queremos interactuar, y finalmente se elegirá las personas con las que se desea focalizar la interacción, lo que nos llevará a interrumpir nuestra condición de caminante. Se trata pues de interacciones sociales fruto de la práctica del desplazamiento

⁷⁰ Joseph, Isaac. *El transeúnte y el espacio urbano*. Barcelona, Gedisa. 1988

⁷¹ Ibidem.

⁷² Goffmann, Erving. *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires, Amorrurtu. 1981.

mismo, por lo que Joseph las sitúa como las interacciones sociales que le ocurren al ciudadano en su condición de transeúnte.

El fenómeno urbano permite entonces la reafirmación del sentido de un determinado tipo de vida cotidiana; facilitó en situaciones no urbanizadas el desarrollo de un mundo pequeño de interacciones personalizadas que constituyó la esfera de lo local, mientras que las grandes transformaciones del proceso de urbanización, magnificadas en la era de la información, facilitan a su vez el desarrollo de individualidades, estimulando su capacidad de elección. Cabe observar, sin embargo, que esta última práctica se establece en forma paralela a una estructura urbana que está a la búsqueda de estandarizar los ritmos urbanos modernos.

Es importante entonces retornar a los principios de nuestra comprensión de lo cotidiano. En efecto, debemos tener cuidado de buscar el individuo promedio, abstracción que nos aleja de la real comprensión de lo vital. En esta perspectiva, es útil retomar el concepto de *persona* de George Mead, que pone el énfasis en la condición del ser humano como proceso, siempre enriqueciéndose y transformándose merced de continuas interacciones sociales desde su infancia hasta su ancianidad⁷⁴. El estudio de la vida cotidiana tiene entonces como objeto de estudio al entramado de personas que habitan el fenómeno urbano.

La práctica del espacio de las personas

Hasta ahora la reflexión se ha centrado en presentar las transformaciones de la comprensión de lo urbano como la de una morfología del espacio centrada en la ocupación permanente de territorios hacia una trama urbana organizada en una red nodal. En ese marco se han señalado algunas características de la producción de sentido en la vida cotidiana que facilitan ambos modelos de organización del espacio.

Es necesario a continuación entender que en un proceso de apropiación del espacio los habitantes de la ciudad pueden ser vistos como masa de individuos con ciertos comportamientos sincrónicos y predecibles. Pero a la vez se trata de personas, con toda la especificidad que ello implica, por lo que no será posible encuadrarlas en un tipo promedio de

⁷³ Goffmann, Erving. *Behavior in public spaces*. New York, The Free Press. 1969.

⁷⁴ Mead, George. *Espíritu, persona y sociedad*. Buenos Aires, Paidós. 1964.

comportamiento, sea con relación al espacio comprendido como territorio de lo local, o dentro de una trama nodal. Se puede utilizar ciertas figuras como elaboraciones teóricas que permitan ilustrar comportamientos que se acerquen a los paradigmas de la forma limitada y la forma organizante, como el caso de las figuras del *aldeano* y el *ejecutivo* (business man) que señala repectivamente Montulet⁷⁵, pero de ninguna manera se debe pretender comprender estas tendencias como un análisis que propugne clasificaciones de vida cotidiana a manera de compartimentos estancos.

El habitante de la ciudad es libre como individuo y a la vez adhiere a ciertos colectivos, improvisa comportamientos pero también construye rutinas; en términos de su apropiación del espacio podemos decir que su vida cotidiana se construye mediante un agregado de desplazamientos y permanencias. En efecto, él va a poner en práctica su libertad, combinando los vínculos deseados, que a su vez también le permitirán jerarquizar sus permanencias en algunos lugares con relación a otros espacios, los cuales también tenderá a abstraer en su mente. En este contexto, los marcos socio-culturales del habitante, sumados a la diferenciación de espacios que genera el mercado inmobiliario tienden a homogeneizar ciertas utilizaciones del espacio urbano de manera funcional⁷⁶.

Si suponemos que este habitante tiene un mediano poder adquisitivo, que le permita acceder a todos los beneficios de la movilidad, es muy probable que termine habitando en una zona residencial donde sus vecinos compartirán el estrato social, más allá de que no exista interés entre ellos de establecer relaciones muy personalizadas. Del mismo modo, los centros laborales superpuestos a zonas de servicios múltiples que puedan estar funcionalmente encadenados pueden constituir otro espacio de permanencia relativamente importante para nuestro usuario.

No podemos negar la existencia de determinadas permanencias espacio-temporales en la vida cotidiana, pero ellas no son exclusivas en la configuración particular de los itinerarios de cada persona, los que, como señalamos al principio, tienen siempre algo de imprevisto. Partiendo del esquema de Walford transcrito páginas atrás, existen probabilidades de que los niños tengan un lugar de encuentro con otros chicos camino a casa, o que la señora salga a pasear

⁷⁵ Montulet, Bertrand. Op.cit.

⁷⁶ Remy, Jean. "Métropolisation et diffusion de l'urbain: les ambiguïtés de la mobilité". En: Bonnet, Michel et al. *Les territoires de la mobilité*. Paris, Puf. 2000.

con una amiga luego de sus compras, o que el caballero haga algunas compras al paso durante su ruta al trabajo y de regreso a casa. Hay un conjunto de posibilidades e interacciones que el esquema de análisis funcional tiende a ignorar, bajando el telón del anonimato. Y sin embargo, mucho de lo que hace especial la vida cotidiana, muchos de los hechos que merecen ser narrados a los seres más próximos suelen ser los encuentros fortuitos o situaciones inesperadas a las que podemos estar expuestos. Se trata de situaciones en que ese anonimato resulta existiendo y formando parte de nuestra vida, cobrando la forma de intersticios que aprovechan las abstracciones espacio-temporales que practicamos; en otras palabras, son los momentos en que descubrimos que los *rostros* pueden transformarse en *caras* y las interacciones pueden alcanzar el nivel de *relación social*.

Lugares imprevistos pueden llevarnos a realizar desvíos en la ruta de un domicilio al trabajo, pero también pueden movilizarnos durante el tiempo que teóricamente permanecemos en el hogar durante la mañana o en el centro laboral antes de salir a almorzar. Los intersticios cotidianos, que mentalmente guardamos en el *no consciente*, pueden surgir de las tinieblas como espacios de encuentro importantes en el momento menos pensado.

En la vida cotidiana el individuo combina las lógicas funcionales con aquellas de lo imprevisto, en lo que Remy define como la necesidad de los actores -tanto individuales como colectivos- de estar en transacción permanente entre ambos ámbitos. Por ello, definirá a la lógica de apropiación espacio-temporal que surge de los intersticios que deja la lógica funcional como una *lógica transaccional*⁷⁷.

La intensificación de tramas nodales no anula entonces la posibilidad de desarrollo de la presencia de permanencias en la ocupación del espacio, y tampoco el « espacio virtual » aparece como dimensión de la interacción social que anule la necesidad de construir referentes ligados a espacios concretos. Esta parece ser una necesidad humana que no se puede soslayar con las innovaciones tecnológicas a las que nos confrontamos.

Una pista de explicación puede encontrarse justamente en el hecho de que si bien establecemos diariamente un conjunto de nodos en nuestra interacción, tenemos interés en darle mayor permanencia a algunas interacciones con relación a otras. Al respecto es muy

⁷⁷ Remy, Jean. “Mobilité et diffusion de l’urbain”. Op.cit.

sugere la observación de Liliane Voyé al referirse al caso del Silicon Valley, cuando señala que las nuevas tecnologías no permiten satisfacer todas las necesidades de comunicación y que, paradójicamente, engendran también una multiplicidad de desplazamientos y encuentros clásicos⁷⁸. La vida moderna ofrece entonces la posibilidad de combinar necesidades de vida que suponen la unión de nodos físicamente muy distantes con determinadas inserciones en espacios-territorio.

Y es que la vida cotidiana urbana se compone de movimientos y de permanencias. Nos desplazamos diariamente de un lugar a otro, y a su vez distintos destinos se transformarán en nuestro “espacio vivencial” durante un tiempo determinado. Las maneras de percibir la permanencia pueden variar, pero lo importante es afirmar que son éstas las que nos van permitir construir un cierto compromiso con un lugar determinado en el espacio. Cotidianamente solemos imaginar situaciones eternas como percepción de una conversación a nuestro juicio « demasiado prolongada ». Inversamente, cuando estamos concentrados en una interacción que valoramos positivamente, el tiempo nos parece fugaz, por lo que los criterios de percepción del tiempo no serán únicamente normados por intervalos matemáticamente definidos.

La dimensión concreta del lugar en el cual se establecen las interacciones nos vuelve a remitir a la dimensión de lo local. Podemos afirmar para diferentes situaciones de la vida cotidiana moderna, que el correlato espacial se ha vuelto difuso, pero no podemos hacer total abstracción del mismo. El territorio, o la dimensión de lo local no ha desaparecido. El hecho de que ya no constituya el único parámetro por el que pasa el estudio de la aglomeración urbana no quiere decir que hayan dejado de ser importantes para la comprensión de la vida cotidiana. ¿Cómo se establece la convivencia de estas dos dimensiones de la vida cotidiana que proponen comportamientos opuestos con relación al espacio?

Justamente, es importante poder establecer para cada situación cómo se combinan ambas dimensiones: la esfera de lo local y la constitución de los nodos. La vida no se compone de movimientos regulares homogéneos que se repiten en el día a día. Los cambios de ritmo, las diferentes redes nodales que se construyen o los lugares donde se estructura la vida variarán según cada individuo y según el humor de cada cual. Como afirma Remy, la calidad

⁷⁸ Voyé, Liliane “Ambiances urbaines et dynamique des flux”. En: *Enjeux de la sociologie urbaine*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes. 2001.

de un sistema humano es ser imperfecto desde el punto de vista de la lógica sistémica, convirtiéndose en una propiedad positiva aquello que en una máquina sería un defecto⁷⁹. Finalmente, vale la pena retornar a las observaciones de Simmel de principios del siglo XX que resultan imprescindibles para entender el siglo XXI, cuando observa en el habitante de la gran ciudad la capacidad de ligar dos cosas externas a través de un puente, y de vivir en espacios delimitados pero con la capacidad permanente de aprovechar la movilidad de la puerta “*en la posibilidad de salirse a cada instante de esta delimitación hacia la libertad*”⁸⁰.

La movilidad y las nuevas lecturas de la segregación urbana

Las lógicas cotidianas se tornan mucho más complejas cuando consideramos que los actores tienen diferentes capacidades de integrar la movilidad espacial, ya sea por condicionamientos socio-económicos o por marcos socio-culturales. La accesibilidad de los diferentes nodos que estructuran lo urbano difiere según los medios de locomoción que se tenga a disposición. En términos conceptuales esto significa la integración de la noción de *segregación* en la comprensión de los fenómenos de vida cotidiana. En efecto, el espacio se tiende a « ordenar » alrededor de los que tienen mayores capacidades de integración de la movilidad, y por ende pueden elegir el espacio de residencia y los centros nodales de acceso cotidiano. Alrededor de ellos se irán integrando los diferentes estratos de una sociedad urbana determinada. De esta manera, mientras que para algunos el proceso de apropiación espacial es vivido como el ejercicio de la libertad de elección, para otros es percibido como un proceso con permanentes obstáculos o simplemente como un desafío más de la supervivencia en la ciudad⁸¹.

Lo interesante es observar que los espacios virtuales de un sector social pueden constituirse en espacios de relativa permanencia para otros estratos, lo que permitiría encuentros no previstos en la vida cotidiana. Hemos señalado que la estructura dominante de la urbe moderna se organiza en base a estrategias nodales. Ello no impide que esa red dominante se superponga sobre un manto de espacios que son territorialmente apropiados, constituyendo esferas locales. Autores como Borja y Castells entienden esta relación como de dominación

⁷⁹ Remy, Jean. “Métropolisation et diffusion de l’urbain”. Op.cit.

⁸⁰ Simmel, Georg. “Puente y puerta”. (1911) En: Simmel, Georg. *El individuo y la libertad, ensayos de crítica de la cultura*. 2ed. Barcelona, Península. 1998.

de lo global sobre lo local⁸². Sin embargo de acuerdo al análisis desarrollado no podemos partir de esta tajante oposición en la medida que supone la existencia de dos situaciones externas y distintas entre sí, cuando en términos del tejido espacial éstas se hallan superpuestas. Las personas viven global y localmente sin constituir por ello grupos humanos diferenciados.

Del mismo modo, la propia estructura interna de una familia puede ser heterogénea, pudiendo darse el caso que algunos individuos tiendan más a organizar su vida en base a centros nodales, mientras que otros den una importancia mayor a los espacios próximos a sus permanencias más importantes, generando implicaciones de tipo local. Por ejemplo, partiendo de un modelo patriarcal, en una vivienda pueden convivir un importante ejecutivo, cuya vida se organiza por el tiempo, importándole únicamente los puntos de encuentro ligados a su trabajo, con un hijo adolescente cuya vida discurre en el encuentro de amistades que viven en los alrededores de la vivienda o de su centro educativo, y una esposa-madre cuya esfera vital se circunscribe al espacio doméstico.

Los procesos de apropiación espacio-temporales del tejido urbano pueden ser múltiples y generar según ellos dinámicas de vida cotidiana basadas en redes nodales de interacción o insertadas en un espacio determinado, en el mundo de lo local. Pero también se puede dar que las permanencias no sean tan estables ni las redes de relaciones tan independientes del espacio, dando pie a que se generen un conjunto de situaciones mixtas que se constituyan como intersticios de los modelos dominantes de vida cotidiana. El estudio de estos espacios intersticiales se abre entonces como un campo de particular riqueza como aproximación al fenómeno urbano latinoamericano y peruano en particular.

Bajo este marco de interpretación es importante estudiar cuál es la situación actual de quienes ven restringido su acceso a la movilidad en el escenario urbano por condicionamientos económicos y sociales. Tradicionalmente el estudio de los pobres de la ciudad se ha concentrado en su forma de satisfacer necesidades urbanas básicas, como una vivienda adecuada y un habitat digno; es decir, desafíos que se hallan dentro del espacio local. Sin embargo, no ha existido mayor interés por estudiar la vida cotidiana popular en el marco del proceso de metropolización: ¿los sectores populares viven al margen del mismo, o la

⁸¹ Ibidem.

⁸² Borja, Jordi y Manuel Castells. *Local y global*. 5ed. Madrid, Taurus. 2000.

movilidad forma parte de sus vidas? Ello conduce la reflexión, al estudio de la segregación social, pero utilizando como parámetro los accesos diferenciados a la movilidad.

La movilidad nos permite entonces desarrollar nuevas aproximaciones a las situaciones de tensión que puedan establecerse entre dinámicas nodales, de tipo globalizado, con aquellas más insertas en el territorio o de tipo local. Se puede recorrer una ciudad en automóvil experimentando una lógica nodal y en un atolladero de tránsito percibirse atrapado por un espacio local no deseado, donde incluso la pista puede ser ocupada territorialmente por mendigos y comerciantes. Del mismo modo, algunos espacios sociales contruidos territorialmente dentro de la ciudad o algunas pequeñas ciudades demuestran poca tolerancia a la inserción dentro de un sistema urbano, sea por una situación de marginación con respecto al desarrollo urbano o por otros condicionamientos de carácter sociocultural. Estudiar itinerarios, caminatas, imágenes, percepciones, rutinas, resulta entonces un objeto de estudio que merece igual atención que las prácticas asociativas para la comprensión del fenómeno urbano.