

CAPITULO 2

LA MOVILIDAD Y LAS NUEVAS LECTURAS URBANAS DE LA SEGREGACION SOCIAL

La segregación espacial entre grupos humanos como expresión de la segregación social es también un fenómeno moderno. Al desaparecer paulatinamente una sociedad sustentada en castas o estamentos por otra que tolera el asenso social dentro de su estratificación, los signos de distinción se han transformado y el lugar de residencia ha sido uno de ellos.

En una sociedad tradicional era factible la convivencia de los nobles de una sociedad con los artesanos y la servidumbre en el mismo espacio residencial, en la medida que la posición social de cada grupo era aceptada como inamovible. Parafraseando el lenguaje coloquial se diría que “*cada uno sabía cual era su lugar*” dentro de la sociedad. De esta manera la segregación se construye a través de castas o bajo criterios étnicos y raciales donde la legitimidad de las diferencias adquiere un carácter permanente a través del tiempo por lo que no precisa de delimitaciones espacialmente visibles.

Existieron sin embargo excepciones, donde sí hubo diferenciaciones espaciales, aunque en ningún caso se debieron a razones socioeconómicas sino más bien a criterios de carácter cultural, racial o religioso. Ejemplo de ello lo constituyeron la formación del *ghetto judío* en la ciudad de Venecia¹ o los barrios de indios de las ciudades coloniales fundadas por el Imperio Español en América.

La aparición de la segregación organizada a través de criterios socioeconómicos en la historia de las sociedades occidentales trae como consecuencia cambios importantes en

¹ La segregación espacial por razones étnicas o de culto fue practicada en las ciudades antiguas, pero el modelo más formalizado fue aquel que surgió en Venecia a mediados del siglo XVI, donde el antiguo distrito destinado a la fundición, llamado « ghetto », fue diseñado para albergar a los judíos que vivían en diferentes lugares de la ciudad consolidando de esta manera una segregación espacial de este colectivo cultural. Cf : Sennett, Richard. Carne y Piedra. Madrid, Alianza Editorial. 1997. pp.246-255.

la forma de habitar las ciudades. En efecto, en la medida que la sociedad moderna se organiza valorando la competencia por la movilidad social, esta ancestral convivencia de personas de diferentes estatutos sociales dejará de ser armónica, ya que la posición social pierde su condición de permanente en el tiempo. Así, será factible que el antiguo artesano aspire a equipararse socialmente con el antiguo noble, quien a su vez, si quiere mantener la otrora distancia social entre ambos, buscará nuevas formas de distinción. En este contexto, la diferenciación del espacio residencial y en general de los espacios que se ocupan cotidianamente constituye uno de los signos más importantes utilizados por la sociedad contemporánea, por lo que tendrá un impacto muy importante en las transformaciones del espacio urbano de los últimos doscientos años².

La diferenciación socioeconómica expresada en la ocupación del territorio tiende entonces a generar espacios de acceso restringido, produciendo una morfología urbana organizada a través de la **segregación residencial**, es decir de la utilización de espacios que eviten el encuentro con la heterogeneidad social. Esta tendencia a la segregación puede ser observada a través de varias mutaciones de la urbe contemporánea como, por ejemplo, la que ocurre con los espacios sociales residenciales y los espacios públicos así como la diferenciación entre centro y periferia dentro de una ciudad.

Sin embargo, esta búsqueda de distancia social expresada en distancia física no va de la mano necesariamente con la formación de una ciudad dual, donde dos mundos urbanos se desarrollan autónomamente, siendo uno marginal al otro. La lectura de lo urbano aprovechando el estudio de la movilidad en el marco del cotidiano de los habitantes permite observar la existencia de encuentros de carácter plurisocial que merecen mayor atención.

La segregación social expresada en el espacio urbano merece entonces ser observada a través de sus diferentes componentes urbanos. Por una parte debe atenderse las transformaciones que experimentan elementos espaciales tradicionales como los espacios residenciales y los espacios públicos para luego observar el espacio de la circulación como nuevo escenario de la segregación social.

² Una de las primeras grandes demostraciones de una conversión de la distancia social en distancia física está dada por la transformación del pueblo de Manchester en 1830 a ciudad industrial donde se subdivide

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 polifuncional 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 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 se diferencia espacialmente de la laboral y la recreativa.

En términos de proceso social, surge la movilidad residencial como una práctica cotidiana, a través de la cual, de acuerdo a sus ingresos, muchas familias mudan de vivienda una o varias veces dentro de su ciclo vital. El lugar donde se habita 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. 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 función de habitar en una zona determinada.

Estas zonas residenciales presentan por otra parte una cierta unidad temática en términos de imagen dándole un nuevo significado para varios autores el concepto de barrio³, que ahora concentra 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 espacios residenciales de obreros de burgueses y del comercio. Cf : Kostof, Spyro. *The city assembled*. Londres, Thames and Hudson. 1999. pp.118-119.

³ Lynch, Kevin. *La imagen de la ciudad*. Buenos Aires, Ed.Infinito. 1966.

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 recreativas⁴. 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 Católica⁵.

⁴ Le Corbusier. *Como concebir el urbanismo*. Buenos Aires, Ed. Infinito. 1959.

⁵ Lefebvre, Henri. « Barrio y vida de barrios ». En : Lefebvre, Henri. *De lo rural a lo urbano*.

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 un comportamiento humano homogéneo en el uso de la ciudad dentro de contextos espaciales funcionalmente definidos por el urbanista⁶.

El paisaje urbano contemporáneo se caracteriza pues por una cierta tendencia a la homogeneidad de sus espacios residenciales. En esta perspectiva, como señaláramos, Lynch entiende la noción de barrio como una imagen que se construye a partir de la percepción de **unidades temáticas**⁷.

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 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. 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.

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

⁶ Basamos esta perspectiva crítica en el enfoque de Gabriel Dupuy. Cf : *L'urbanisme des reseaux*. Paris, A.Colin. 1991. pp.61-80.

⁷ Lynch, Kevin. *La imagen de la ciudad*. Op.cit.

social podía leerse a través de una movilidad residencial⁸. 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 externa⁹. La vida cotidiana es identificada con la función de habitar, que posteriormente será comprendida como **espacio local**. En efecto, trabajos recientes como el de Borja y Castells suponen que la vida cotidiana transcurre exclusivamente en el espacio local, mientras la dinámica económica lo hace a través de procesos globales¹⁰. 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 se observa entonces que 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.

Las mutaciones del espacio público

En la transformación del escenario urbano otro hito importante lo constituye la aparición de nuevos elementos de composición urbana que tienen por objetivo facilitar encuentros de los habitantes de la ciudad. 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. La multiplicación de estos nuevos espacios urbanos parece poner en cuestión la pervivencia de los espacios públicos tal cual han sido

⁸ Park, Robert. *The city*. The university of Chicago press. 1925.

⁹ Castells, Manuel. *La cuestión urbana*. 8ed. Madrid, Siglo XXI, 1982.

¹⁰ Borja, Jordi y Manuel Castells. *Local y Global*. Madrid, Taurus. 2000

usualmente entendidos y utilizados, por lo que resulta pertinente analizar el impacto de estas transformaciones.

En términos de la apropiación del espacio, se alude 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*¹¹. 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*¹². Los principales espacios públicos que se suelen identificar en la urbe son las plazas, los parques y las calles. Vale la pena entonces recordar la importancia de estos elementos urbanos en la aglomeración occidental.

La **plaza** como espacio público se le acostumbra relacionar con los principales acontecimientos que involucran la participación de un colectivo humano importante. Las grandes concentraciones para participar en fiestas religiosas o celebraciones del barrio o la ciudad así como las manifestaciones políticas solían ocurrir en las principales plazas de la urbe. La plaza, en la civilización occidental, desde los tiempos del ágora griega han sido concebidas como espacios abiertos que facilitan el encuentro entre personas; se trata de espacios para hablar como señala Sennett¹³, 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 Sitte¹⁴. Por ello suele ocurrir que al visitar una ciudad se tienda a buscar una plaza como corazón de la misma, como aquel lugar que alberga los principales monumentos y testimonios de identidad colectiva de la urbe.

¹¹ Tomamos la definición de espacio público de Jean Remy y Liliane Voyé. Cf : *Ville, ordre et violence*. Paris. PUF, 1981. pp.92-93.

¹² Kostof, Spiro. Op.cit. p.123.

¹³ Sennett, Richard. *Carne y Piedra*. pp.56-58.

¹⁴ Sitte, Camillo. *L'art de bâtir les villes*. Paris, L'Esquerre. 1980. p.4

Por otra parte, el conjunto de actividades de la vida pública originalmente tenía lugar en las plazas, siendo además el gran lugar de mercado. Con el desarrollo de la economía capitalista parte importante de la dinámica comercial urbana dejará de desarrollarse bajo relaciones cara a cara para establecerse en lugares especializados donde las transacciones monetarias serán cada vez más de tipo impersonal. Este proceso es definido por historiadores como Mumford como el tránsito de la plaza de mercado a la economía comercial¹⁵, a través del cual buena parte del mundo de los negocios comienza a desarrollarse en espacios privados diseñados explícitamente para tal fin.

A través del desarrollo del capitalismo la ciudad ha ido experimentando paulatinamente una transferencia de las funciones que en el medioevo se llevaban a cabo en las plazas hacia edificaciones construidas específicamente para albergar determinadas actividades. La paulatina habilitación de nuevos edificios diseñados para recibir actividades que en otros tiempos se superponían en lo que constituía la vida pública de la plaza 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; ello va a permitir en la ciudad contemporánea la segregación socioeconómica en términos de usos del espacio.

Como forma urbana, la plaza está 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 la diferenciación social. La urbe va a experimentar cambios importantes durante los últimos siglos, donde los sectores sociales con recursos económicos se irán trasladando de la escena pública hacia espacios arquitectónicamente cerrados 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

¹⁵ Mumford, Lewis. *La ciudad en la historia*. T2. Buenos Aires, ed. Infinito. 1966. pp.555-559.

espacios cerrados, donde se constituirá para algunos autores en la principal forma de actividad pública de la vida cotidiana contemporánea¹⁶.

Una primera transformación importante ocurrió con la creación de calles artificiales, construidas a manera de pasaje peatonal, donde el peatón que accede tiene la posibilidad de consumir en cualquiera de los establecimientos que forman esta vía¹⁷. Posteriormente cobrarán 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 fueron los grandes espacios de encuentro de 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 “shopping 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 o bancas.

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

¹⁶ Cf : The harvard project on the city. « Shopping ». En : Koolhaas et al. *Mutations*. Unión Europea, Actar. 2000. p.125.

¹⁷ La ciudad de París cuenta con varios ejemplos de este sistema, muy difundido a mediados del siglo XIX, pero uno de los ejemplos turísticamente más significativos lo constituye las Galerías del Rey y la

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 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 así como la presencia de mendigos. 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 público¹⁸.

Si bien estos espacios de carácter privado que recrean escenarios públicos se han incrementado en las aglomeraciones modernas, las plazas continúan siendo un espacio importante de la vida urbana y el mejor ejemplo de espacio público que aún existe. Sin embargo, existen tendencias que buscan restringir esta característica, sobretudo en aquellas plazas que tienen importancia histórica en la memoria de la ciudad. Esto se debe a 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

Reina en Bruselas. En el caso limeño, el pasaje del correo, en uno de los pasajes laterales de Palacio de Gobierno fue inspirado en este modelo.

urbano que desea “consumir” productos exóticos para él existe la preocupación de las autoridades urbanas por acoger de la mejor manera a este habitante transitorio.

Como parte de estas preocupaciones, es ilustrativo observar como las autoridades municipales de varias ciudades de América Latina tienen como objetivo el buscar segregar el acceso de sectores populares a espacios públicos de la ciudad que puedan ser turísticamente atractivos. A manera de ejemplos, la política de atraer al turista a las playas de la ciudad de Fortaleza va de la mano con la presencia de un importante cuerpo policial que controla los accesos de sectores populares a dichos espacios. Del mismo modo, la municipalidad de Lima ha dispuesto recientemente la prohibición de manifestaciones políticas en la plaza mayor. De esta manera, las actividades cotidianas relacionadas al consumo y por ende dirigidas sobretudo a los que tienen mayor capacidad de consumir no sólo se ven favorecidas por la multiplicación de nuevos espacios de carácter semipúblico, sino también con redefiniciones de los tradicionales espacios públicos, que incluso pueden llevar a vaciarlos de su contenido vital original.

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 han llevado a un nuevo concepto de la higiene en la ciudad¹⁸. 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 Washington.

¹⁸ Cf: Trilling, Julia. “La privatisation de l’espace public en Californie”. En: *Les annales de la Recherche Urbaine* n°57-58. 1992.

¹⁹ Sennett, Richard. op.cit.

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 alentará 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 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. Kostoff nos presenta un ejemplo ilustrativo de esta situación citando el cartel de entrada del parque central del pueblo de Sausalito:

This park is for your viewing pleasure. Do not enter
(Este parque es para su placer visual. Prohibido entrar)²⁰

Esta tendencia también es observada en los suburbios norteamericanos por Rapoport, quien señala 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 comunes²¹. En ciudades como Lima, ejemplos de parques donde sólo se puede admirar el paisaje son numerosos, mientras que los que aún mantienen su carácter de público no tienen garantizada esa calidad a futuro en la medida que para muchos ayuntamientos ello no les permite un aprovechamiento comercial del mismo.

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

²⁰ Kostoff, Spiro. Op.cit. p.172.

²¹ Rapoport, Amos. *The meaning of the built environment*. Tucson, The University of Arizona Press. 1990. p.169

social, donde la calidad de vida es restringida para aquellos que tengan mayores recursos económicos.

Finalmente, **la calle** uno de los elementos urbanos indispensables en la formación de una ciudad que casi por definición tiene el carácter de espacio público, también ha sido afectada por las mutaciones de la aglomeración moderna, que debido a su gran crecimiento demográfico hace poco factible la convivencia entre peatones y vehículos como sí lo permitía la ciudad medieval. En efecto, el urbanismo moderno, preocupado por facilitar los desplazamientos, reniega de la calle en la medida que representa el “desorden circulatorio”²² favoreciendo en su lugar el surgimiento de la noción de **vía de circulación**.

La transformación de la calle en 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, donde surge el concepto de bulevar o avenida, como gran vía de circulación destinada a vehículos que permitan desplazamientos acelerados.

En efecto, la ciudad moderna, que favorece la movilidad espacial 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. De esta forma, la posibilidad de contar con un automóvil nos permite ingresar a espacios de la ciudad destinados exclusivamente a la circulación, donde nuestro interés radica en acceder a un lugar de destino.

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

²² Le Corbusier. op.cit. p.81.

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 frases populares como “*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.

En suma, existe una tendencia en la ocupación actual del espacio en la vida cotidiana a que los sectores sociales de medianos o altos recursos abandonen los espacios públicos y en su lugar utilicen 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.

La multiplicación de escenarios privados para la vida cotidiana se presenta entonces como un indicador del desarrollo de las nuevas formas de segregación-exclusión en los espacios urbanos contemporáneos. En la vía pública, ese espacio está expresado sobretudo por el ambiente restringido que se da al interior de los automóviles que se hallan en constante movimiento. El espacio público, escenario de los grandes hechos de la historia, se torna entonces en un lugar donde es posible el encuentro plurisocial y por ende puede resultar un espacio no deseado para sectores sociales de altos ingresos.

La organización centro-periferia como exclusión espacial en América Latina

La mutación de los barrios hacia zonas residenciales y de los antiguos espacios públicos hacia espacios cerrados de carácter funcional va de la mano con una reorganización de la forma urbana, donde el valor comercial del terreno permitirá generar zonas de homogeneidad social tanto para funciones residenciales como comerciales, laborales y

recreativas. De esta forma existirán zonas comerciales, recreativas y habitacionales, equipadas con espacios semipúblicos y privados, destinadas a sectores sociales con alta capacidad de consumo, mientras otras zonas urbanas ofrecerán equipamientos para estratos sociales de menor condición económica.

Por otra parte, la ciudad actual tiene más el carácter de aglomeración en la medida que no existen los límites definidos, sino que constantemente ésta se extiende como continuo urbano; existe entonces un núcleo consolidado alrededor del cual el espectro urbano se va ensanchando o extendiendo continuamente los límites de la urbe.

Sin embargo, las connotaciones de los espacios que se encuentran al límite del continuo urbano varían según el contexto social. En el medio norteamericano surge por ejemplo la categoría de suburbano como la de un espacio rural con características urbanas de acceso exclusivo para sectores de altos ingresos²³. En algunos contextos europeos²⁴ y sobretodo en el caso de América Latina en cambio, donde las posibilidades de equipar urbanísticamente zonas periféricas son menores, estos espacios suelen ser entendidos como sinónimo de **marginalidad**²⁵.

Una forma de presentar la organización del nuevo espacio urbano ha sido la de identificar una zona central que alberga los espacios dinámicos de la ciudad con relación a una periferia urbana que recibe la influencia del primero. En términos simbólicos suele cargarse la imagen de centro con la noción de orden, frente a una periferia de carácter secundario con relación a la primera.

Con el desarrollo de multiplicidad de centros nodales en el espacio urbano, la noción de periferia también se halla en cuestión en la medida que la organización del espacio se vuelve mucho más diversa y heterogénea por lo que algunos autores ponen en duda su pertinencia para definir las características del proceso Latinoamericano hoy en día²⁶.

²³ Mumford, Lewis. Op.cit. p.654.

²⁴ En metrópolis europeas como París esta oposición se desarrolló entre la ciudad de París organizada por Haussmann en el siglo XIX y los suburbios o “banlieu” que forman parte del gran París, pero que sin embargo son percibidos culturalmente como habitantes de segunda categoría. En el caso de Londres, la zona Este es considerada socialmente inferior en la medida que alberga básicamente a la clase trabajadora.

²⁵ Lezama, Jose Luis. *Teoría social, espacio y ciudad*. El colegio de México. 1993.

²⁶ Forray, Rosanna. « Periferias urbanas santiaguinas, territorios en mutación. Notes de recherche. UCL. 2002. p.3

Para fenómenos urbanos como el latinoamericano la oposición centro/periferia ha resultado muy ilustrativa de ciertas características de la morfología del espacio urbano producto del particular crecimiento de las ciudades y de la red urbana que a su vez están relacionados a los procesos socio-económicos y políticos de la región.

Como señaló Castells²⁷, América Latina se caracteriza por la existencia de sistemas urbanos de corte macrocéfalo que son el resultado de un crecimiento demográfico explosivo de la segunda mitad del siglo XX ligado a una migración interna dirigida hacia una gran aglomeración urbana, que concentra la tercera parte o más del conjunto de la red urbana de un país.

Este fenómeno es analizado por Castells en el marco de lo que él definió como un proceso de urbanización dependiente. El estudio de este fenómeno motivó grandes debates en las ciencias sociales, de los que resalta el hecho de que la urbanización y la industrialización no constituyeron fenómenos estrechamente relacionados, donde el primero fue consecuencia del último, como fue el caso europeo²⁸. El desarrollo tecnológico de los procesos urbanos latinoamericanos estuvo más relacionado a los avances de otros contextos societales antes que a la propia situación nacional.

Buenos Aires en Argentina, La Paz en Bolivia, Santiago en Chile, Caracas en Venezuela, Lima en el Perú, Asunción en Paraguay o la ciudad de México, son casos que ejemplifican esta situación²⁹. Estas ciudades eran núcleos importantes durante el periodo colonial pero en el siglo XX, en menos de cincuenta años, vieron multiplicarse sus poblaciones por tres, cuatro o más veces. Obviamente, en contexto de países pobres, la capacidad de ofrecer las innovaciones tecnológicas del proceso de urbanización que se estaba experimentando no podía satisfacer sino a una pequeña parte de la población de las urbes.

²⁷ Castells, Manuel. « La urbanización dependiente ». En : Castells et al. *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Madrid, Siglo XXI. 1973.

²⁸ Touraine, Alain. *Las sociedades dependientes*. México, Siglo XXI, 1978.

²⁹ En términos de la dependencia de un solo centro metropolitano Ecuador, Colombia y Brasil resultan casos particulares, pese a que se encuentran bajo la misma tendencia de crecimiento urbano explosivo de sólo unos cuantos centros urbanos. En Ecuador existe una bicefalía que domina el país con Guayaquil y Quito ; en Colombia, donde si bien la diferencia entre Bogotá y el resto de ciudades es proporcionalmente de cuatro a uno, la capital no constituye más de un tercio de la población urbana ; el Brasil por su parte cuenta con varias ciudades que sobrepasan el millón de habitantes, pero en este último caso también tenemos dos grandes aglomeraciones que concentran casi un tercio de la población urbana del país que son Sao Paulo y Rio.

Esta insatisfacción de los servicios urbanos va a permitir señalar otra característica importante de estas grandes aglomeraciones: la segregación social expresada en el espacio urbano. La segregación se hace evidente espacialmente en la constitución de barrios populares de origen irregular que conforman las grandes periferias de dichas metrópolis. Es el fenómeno conocido como « *favelas* » en Brasil, « *poblaciones* » en Chile, « *villas miseria* » en Argentina, « *ranchos* » en Venezuela y « *barriadas* » en el Perú.

Una primera imagen de estas ciudades nos puede llevar a suponer una estructura dual de la forma urbana que expresa las particularidades sociales de sus habitantes. Si partimos de esquemas de círculos concéntricos como el que planteó Burgess³⁰, la imagen que resulta asemeja a la de una célula, cuyo núcleo es claro y sólido, pero la periferia del mismo es de forma no definida y aparece como poco consolidada.

Las investigaciones urbanas desarrolladas en América Latina han tenido como principal objeto de estudio la segregación residencial que ocurre en las grandes ciudades, proceso en el que se identifican tanto los llamados barrios tugurizados situados en las zonas céntricas deterioradas, como sobretudo los nuevos barrios irregulares que se ubican en zonas periféricas de la ciudad³¹.

Este tipo de aproximaciones pone en evidencia la articulación de los procesos sociales y económicos que desembocan en particulares procesos de segregación urbana pero se aboca sólo al estudio de la ciudad-territorio, es decir al continuo urbano y las homogeneidades y heterogeneidades residenciales que se producen como consecuencia de la segregación entre pobres y ricos. En otras palabras, se circunscribe la vida cotidiana al hábitat inmediato. En este contexto, se explica la utilización del concepto de **marginalidad** para hacer referencia a la situación de los sectores populares en la ciudad³². La imagen que percibimos de la metrópoli latinoamericana es entonces la

³⁰ Burgess, Ernest. « The growth of the city ». En : Park, Robert, Ernest Burgess y Roderick McKenzie. *The City*. Op.cit.

³¹ Shutz, Eike. *Ciudades en América Latina: desarrollo barrial y vivienda*. Santiago de Chile, Ediciones Sur. 1996.

³² Ver: Castells, Manuel et al. *Imperialismo y urbanización en América Latina*. Op.cit, Touraine, Alain. op.cit, Calderón, Julio. *Las ideas urbanas en el Perú 1958-1989* Lima, Cenca. 1990 y José Luis Lezama. Op.cit.

existencia de dos mundos, la ciudad equipada y la periferia marginal que concentra a la mayor parte de la población urbana pobre o de la presencia de una ciudad regular al lado de una ciudad de carácter irregular³³.

El concepto de marginalidad es útil para entender la segregación urbana si partimos de observar el espacio construido. En efecto, resulta difícil suponer una integración urbanística de espacios donde no existen ejes viales bien habilitados, infraestructura urbana básica ni equipamientos y servicios indispensables para la vida en la ciudad. Sin embargo, es menos útil si el objetivo de la investigación es observar las formas de apropiación del espacio de aquellos que tienen su residencia en esta periferia urbana pues los habitantes de la ciudad contemporánea no están fijados al terreno de la misma manera que las viviendas en que habitan. Por otra parte, el énfasis puesto en el carácter de exclusión no permite observar los tipos de encuentros plurisociales que la aglomeración urbana facilita.

En efecto, estos enfoques no integran cabalmente en su reflexión el rol de la movilidad en la dinámica urbana. Al inicio habíamos señalado que la nueva trama urbana se organiza a través de los flujos, a diferencia de la situación urbana anterior, donde el espacio polifuncional fue el lugar dominante de la vida cotidiana. Sin embargo, paradójicamente, los estudios contemporáneos de barrios populares permanecen circunscritos a su contexto territorial.

Investigadores como Borja y Castells intentan superar este tipo de paradojas de los estudios urbanos cuando hacen referencia a la necesaria complementariedad que se debe construir entre el espacio de los flujos que organiza de manera dominante la ciudad y el espacio de los lugares, donde vive la mayor parte de la población³⁴. No obstante brindar observaciones sugerentes, no abordan como tema de investigación específico la manera como se articula la vida cotidiana con el espacio de los flujos, sino que ponen el énfasis en la defensa de los espacios locales. Se afronta el riesgo de construir analíticamente una ciudad dual, donde la vida cotidiana se analice al nivel de los espacios locales, mientras la producción del espacio urbano se estudie a través del espacio de los flujos³⁵.

³³ Benévolo, Leonardo. *Histoire de la ville*. Paris, Parenthèse. 2000. p.507

³⁴ Borja, Jordi y Manuel Castells. *Local y Global*. Madrid, Taurus. 1998.

³⁵ Ibidem.

Se hace necesario entonces buscar vincular el concepto de movilidad al de segregación, para entender mejor este último concepto en la esfera de los procesos de apropiación espacial que ocurren en la metrópoli latinoamericana contemporánea.

Movilidad y segregación social en metrópolis como Lima

Las desigualdades que se observan en la ciudad no se circunscriben a la esfera de la unidad residencial. Si se reconoce que la aglomeración urbana moderna se organiza a través del movimiento resulta indispensable observar cómo la movilidad es integrada por los diferentes usuarios de la urbe.

En efecto, una de las mayores ventajas que experimentamos en la vida moderna consiste en la posibilidad de acceder en corto tiempo a un destino determinado, capacidad que es valorada positivamente y permite la afirmación de un status social. No es extraño por ello observar cómo la posibilidad de viajar en avión es un signo de distinción al igual que la posesión de un auto privado cómodo y de motor potente. El espacio se vuelve difuso en un universo en el cual las distancias físicas se acortan gracias a la eficiencia de los medios de transporte rápido. La independencia total del espacio se ve complementada con la utilización de medios telefónicos e informáticos que permiten la interacción virtual desde cualquier lugar hacia cualquier otro dentro del globo terráqueo.

El acceso a estos recursos tecnológicos para las interacciones cotidianas hoy en día son sinónimo de integración al mundo moderno. La combinación de estos recursos suele ser idealizada como el modelo de vida a seguir, contando como uno de sus arquetipos a la figura del hombre de negocios, que, como señala Montulet, se mueve en un espacio cinético de forma organizante³⁶, que consiste en un potencial entramado de nodos sobre un fondo espacial difuso.

En la vida cotidiana contemporánea se busca entonces accesos rápidos a los diferentes nodos en los que se entreteje la interacción social, los que suelen constituirse como espacios privados, como residencias o locales laborales, así como también de centros de

³⁶ Montulet, Bertrand. *Les enjeux spatio-temporels du social*. Paris, L'Harmattan. 1998.

acceso privado destinados a la recreación, salud, alimentación, etc. Por último, uno de los principales tipos de centro nodal de la aglomeración contemporánea lo constituyen los diferentes centros comerciales, que operan, como hemos visto, a manera de espacios semi-públicos. La trama urbana debe entonces facilitar estos diferentes accesos, convirtiéndose ello en un desafío urbanístico contemporáneo.

Sin embargo, se suele olvidar que aquellos que no cuentan con acceso a medios de desplazamiento de gran eficiencia también viven en una aglomeración signada por la movilidad. Uno de los riesgos que se observa al concentrar el análisis de la desigualdad social exclusivamente en la residencia es la facilidad con que se ignora que la población de menores recursos también precisa desplazarse y por ende de que es usuario de la ciudad. De esta forma, se suele restringir el problema de la segregación al problema de la falta de viviendas adecuadamente equipadas para un amplio sector de la población urbana y gran parte de la teoría urbana desarrollada en América Latina se aboca exclusivamente a este tema.

Enfoques preocupados por el desarrollo de un habitat digno para los sectores populares urbanos rescatando la importancia del espacio local tienden por su parte a retener la imagen de una población fijada al territorio residencial. La asociación del problema al territorio residencial es tal que existen muchos proyectos que buscan potenciar el espacio local como espacio autogestionario, donde la población satisfaga sus necesidades laborales, recreativas, educativas, entre otras, a proximidad. ¿Por qué se debe de suponer que una vida digna para los sectores pobres de la ciudad pasa por una negación del acceso a la movilidad? De alguna manera, enfoques preocupados por denunciar la marginalidad en la sociedad urbana latinoamericana terminan “marginando” a estos habitantes de la ciudad como objetos de estudio legítimo en la apropiación de la ciudad en su conjunto.

La vida cotidiana para aquellos que cuentan con menores recursos hace necesarios los desplazamientos. No sólo las oportunidades laborales se hallan distantes, sino que las amistades y familiares tampoco se restringen al espacio próximo así como las posibilidades recreativas u otras necesidades humanas. El habitante de barrios populares dista del modo de vida del habitante de barrio tradicional porque si bien desarrolla vida cotidiana alrededor de su espacio residencial, éste no constituye el único

entorno espacial en el que se desenvuelve y por ende el control social o se establecerá con la misma intensidad. Es por ello, que la segregación social urge ser estudiada también en la esfera cotidiana del movimiento urbano.

La accesibilidad a los diferentes nodos urbanos se restringe, en el caso de los sectores sociales de menores recursos, a las posibilidades que ofrecen los medios de transporte público. En el caso peruano y limeño en particular, el transporte público está dominado por diferentes líneas de ómnibus con unidades de diversos tamaño (llamados popularmente *microbuses*) y camionetas rurales (conocidas como *combis*) y el funcionamiento del sistema de transporte ofrece varias características particulares.

En primer lugar, la oferta de servicio de unidades actualmente es demasiado amplia en la medida que se exigen pocos requisitos para obtener licencia de funcionamiento y por la política de importación de vehículos de segunda mano que fue estimulada durante el decenio pasado. En segundo lugar, si bien existen rutas que agrupan un sinnúmero de líneas de transporte, los choferes y ayudantes empleados no cuentan con un sueldo estable, sino que el ingreso que obtienen es fruto de un porcentaje del conjunto de pasajeros que logran transportar cada día. Por otra parte, el costo del transporte no cuenta con una tarifa formalmente establecida, sino que es constantemente negociada según la distancia que el pasajero va a cubrir aunque sobre la base de una tarifa accesible que permanece como estándar desde hace varios años³⁷.



De esta forma, se encuentra un servicio de transporte público sobresaturado en el número de unidades operativas que en su desesperada búsqueda de pasajeros detienen su marcha mientras el ayudante ofrece el servicio a voz en cuello en las diferentes intersecciones de la red vial, convirtiendo en un paisaje cotidiano los grandes embotellamientos de la ciudad generados exclusivamente por el hecho de que líneas de transporte sobrepasan o se detienen en paralelo en los diferentes carriles de una avenida, tornando imposible la

³⁷ La tarifa es de un nuevo sol por trayecto (equivalente a poco menos de 30 centavos de dólar en el año 2003).

circulación.

Otra situación posible es aquella que ocurre cuando dos vehículos que cubren la misma ruta coinciden al mismo tiempo. En estos casos suele desencadenarse una demencial carrera entre estos vehículos con el simple fin de arrebatarse los posibles pasajeros; si bien se puede hablar de una mayor rapidez, esta va de la mano con grandes riesgos de accidentes de tránsito.

La lentitud de este sistema de transporte se ve incluso agravada con la presencia masiva de vehículos dedicados a ofrecer servicios de taxi. Este servicio, a diferencia del que se ofrece en otros países, no es de carácter exclusivo, sino que es una alternativa real de transporte para sectores de clase media que no cuentan con vehículo propio o para personas que no deseen utilizar automóvil para desplazarse hacia zonas de la ciudad donde existen serias dificultades para conseguir estacionamiento. Este se debe a que no existen mayores requisitos para trabajar como taxista sino únicamente el de colocar un cartel adhesivo al parabrisas que haga visible al público usuario la oferta de este servicio de transporte. Además, en el Perú no se exige la utilización de un taxímetro, sino que cada ruta es negociada por el pasajero antes de subir al coche.

El trabajo como chofer de taxi constituye una de las formas de subempleo más populares en Lima, y si bien permite a sectores de clase media contar con un medio de desplazamiento más rápido, la abundancia de automóviles dedicados a este servicio contribuye a saturar las vías y tornar más lento el desplazamiento vehicular. En efecto, Lima está poblada de automóviles que ofrecen el servicio de taxi desplazándose lentamente o detenidos en la vía pública a la espera de conseguir un cliente para luego negociar la tarifa de la ruta que el pasajero desea cubrir.

A este panorama debemos agregar que las condiciones de los automóviles y vehículos destinados al transporte público no son las mejores. Hace cerca de quince años que los controles de revisión técnica fueron suspendidos por lo que muchas unidades operan con serias deficiencias. De esta forma, al ya lento panorama del flujo automotor en la ciudad se agrega la cotidiana presencia de vehículos paralizados por fallas mecánicas en la vía pública y con sus choferes intentando solucionar el problema con algún arreglo provisional.

Los desplazamientos en coche son pues generalmente lentos en Lima, y el problema no se explica necesariamente por un parque automotor demasiado amplio para la red vial existente, sino por las particularidades que ofrece el servicio de transporte de pasajeros en la ciudad. La convivencia entre automóviles particulares y vehículos de transporte es conflictiva en la medida que parten de concepciones diferentes de la utilización del espacio vial y sin embargo deben transitar por el mismo espacio. Si bien este sistema genera molestias entre los habitantes que poseen un vehículo particular, el problema de desplazamiento para aquellos que dependen del transporte público es mucho más grave.

En efecto, un habitante de sector popular que habita en la periferia suele tomar una sola ruta con el fin de cubrir un destino que lo lleve hacia el casco central de la ciudad, donde se concentran las mayores oportunidades laborales. Este trayecto, que puede cubrir aproximadamente 20km de vía suele demorar entre una hora y media y dos horas, según la hora en que se lleve a cabo, contabilizándose el sinnúmero de paradas y embotellamientos en los cuales la unidad de transporte se verá enfrascada. A la incomodidad que puede suponer el ocupar de tres a cuatro horas diarias en un vehículo, hay que agregarle las condiciones poco confortables del vehículo y en varios momentos los riesgos de ser víctima del robo por carteristas, que pululan dentro de las unidades de transporte en los momentos en que la ruta es usada por un mayor número de pasajeros.

Existen sin embargo viajes que pueden tener hasta mayor envergadura pues a través de las prácticas cotidianas observadas se ha encontrado que muchos habitantes no sólo no restringen su vida cotidiana al espacio residencial, sino que satisfacen necesidades recreativas o visitan familiares surcando largas distancias al interior de la metrópoli. De esta forma, existen pobladores que viven en el cono Este que visitan familiares que se encuentran en el cono Sur, o habitantes del cono Norte que van al extremo Sur de la ciudad a encontrar parientes. Asimismo, de diferentes puntos de zonas residenciales periféricas de la ciudad se suelen organizar expediciones a playas, situadas a 30 o hasta 50km de la zona residencial.

Los desplazamientos o viajes son necesarios para la vida cotidiana de los habitantes de la ciudad, entendiendo lo ordinario como un fenómeno complejo, que no puede explicarse con análisis limitantes como aquel que los circunscribe a formar parte de una

“reproducción de la fuerza de trabajo”³⁸. En este contexto es importante observar cómo los viajes urbanos constituyen una necesidad vital también para habitantes de sector popular pero el problema radica en las dificultades que presentan las alternativas de transporte a través de la gran cantidad de horas o minutos que estos demandan, además de la poca comodidad en que deben viajar.

Acceder a tener vehículo propio o inclusive poder utilizar un taxi se presentan entonces como posibilidades de transporte inaccesibles para el medio popular urbano de Lima pero ello no significa que los sectores sociales de menores recursos se hallan marginados de la movilidad motorizada. Todo lo contrario, el sistema de transporte de pasajeros les permite viajar por la ciudad pero la situación de desigualdad y segregación se expresa a través de la lentitud de estos medios.

Segregación como forma de integración social

La introducción del concepto de marginalidad ha llevado en muchos análisis de la metrópoli latinoamericana a suponer que una población importante y mayoritaria en muchos casos, al no poseer los servicios urbanos básicos en la zona residencial que habita se halla al margen de la ciudad. Como hemos afirmado, este análisis es pertinente si nos limitamos a la observación de edificaciones pero no lo es tanto al referirnos a la vida cotidiana de los habitantes que ahí residen.

Los sectores populares no se hallan al margen de la vida cotidiana de los sectores de mayores recursos. Todo lo contrario, podemos sostener la hipótesis que éstos se han acostumbrado a un modo de vida que torna indispensable la presencia de esta masa de pobladores pobres que abaratan enormemente el costo de la mano de obra. Ello se puede observar a través de diferentes hechos ordinarios.

Por ejemplo, una familia de clase media limeña o latinoamericana en general acostumbra contar con servicio doméstico que trabaje a domicilio recibiendo a cambio salarios muy por debajo del mínimo legal. Esta persona sólo saldrá los días domingo,

³⁸ García Canclini, Néstor. « Los viajes metropolitanos » p.27 En : Canclini, Néstor, Alejandro Castellanos y Ana Rosas Mantecón. *La ciudad de los viajeros*. México, Grijalbo. 1996.

en que visita a familiares, usualmente en alguna de las zonas periféricas de Lima. Del mismo modo, las familias de clase media contarán con servicios de guardianía para sus vehículos, contratados a muy bajo costo. Inclusive, en muchos casos, las obras de modificación de la vivienda a cargo de maestros constructores y no de arquitectos no son una situación que atañe exclusivamente a zonas pobres de la ciudad, sino que se halla muy difundida entre habitantes de clase media. Un último ejemplo lo podemos observar con la multiplicación de los servicios de entrega a domicilio, con lo cual diferentes tiendas o restaurantes ofrecen servicios confortables para el cliente sin que ello signifique un desembolso mucho mayor.

La proliferación de servicios en los espacios de consumo destinados a sectores de medianos y altos ingresos hacen evidente que sí existe una integración de buena parte de la masa de pobladores pobres de la ciudad. El problema no radica entonces en una marginación de los mismos que los suma en el total desamparo, sino en los términos en que esta “integración” se establece. De alguna manera, la proclividad de los sectores de mayores recursos a contar con personal a su servicio indica el desarrollo de una vida cotidiana que si bien busca integrarse a los patrones modernos de acceso tecnológico, no tiende a desarrollar patrones de autosuficiencia, sino más bien a recrear estilos de vida de corte “señorial” propios de una cultura afincada en patrones virreynales.

En otras palabras, la forma de integración de los sectores populares en la ciudad permite de alguna manera la recreación de patrones de comportamiento propios de una sociedad estamental. Los pobres de la ciudad, señalados como el principal problema de la metrópoli latinoamericana se constituyen paradójicamente en una presencia necesaria para aquellos sectores sociales que anhelan reconstruir patrones de comportamiento propios de la antigua sociedad colonial.

Movilidad y segregación como oportunidad: cuando el espacio de los flujos se vuelve espacio público

Hasta el momento hemos insistido en que el espacio urbano destinado al movimiento no es ajeno al medio popular, sino que participa del mismo en condición de pasajero, aunque en términos sociales sea percibido como usuario de “tercera categoría”.

Sin embargo, la vida cotidiana que se practica en los territorios de la movilidad no se restringe a los usuarios de transporte, sino que existe una particular convivencia entre peatones y choferes de automóviles. En efecto, en las metrópolis de América Latina se hace evidente que la red vial no es utilizada exclusivamente por el flujo vehicular sino que este paisaje urbano está poblado de peatones, los que no necesariamente se limitan a caminar por las veredas en la condición de transeúnte ocasional, cruzando aceras o permaneciendo en una esquina a la espera de un medio de transporte.

En efecto, existe una gran cantidad de habitantes que cotidianamente pueblan las vías de la ciudad de una manera relativamente permanente y territorializada. Circulando por las calles de Lima se puede observar, además de mendigos, gran cantidad de comerciantes informales ofreciendo infinidad de productos, así como determinados servicios que resultan de la red de transporte de pasajeros. El sistema vial en el caso de ciudades latinoamericanas como Lima no constituye cabalmente un territorio del automóvil, sino que permite una curiosa coexistencia entre los usuarios de la red de transporte con sectores populares de la ciudad. Esta convivencia es ilegal, contribuye a desordenar más el ya caótico sistema de transporte pero sin embargo es tolerada por los usuarios cotidianos de la red vial y hasta podríamos suponer que en algunos casos es deseada.

No queremos detenernos en una clásica observación que entiende que la presencia de estos actores es una señal de la miseria de las ciudades sino más bien nos llama la atención el hecho de que las estrategias de supervivencia invadan territorios que se suponen fueron destinados exclusivamente a la circulación de vehículos. En otras palabras, si bien la invasión de terrenos eriazos en la periferia urbana marcó un gran impacto en la ciudad a mediados del siglo XX, hace por lo menos veinte años que las vías de circulación han sido ocupadas por invasores y sin embargo ello no ha merecido mayor tratamiento en términos de la teoría urbana.

¿Cómo ocurre la coexistencia de prácticas de interacción propias del mundo peatonal en pleno territorio de la movilidad? Las superposiciones o encuentros de las tramas nodales con los espacios del peatón es a nuestro criterio una posibilidad de aproximación a los sectores populares en el nuevo escenario urbano que no se puede soslayar. La metrópoli suele conformar espacios ambiguos, que pueden tolerar varios

tipos de ocupación en términos intersticiales, es decir con cierta autonomía relativa pero a la vez con relativa integración a la red urbana.

El comercio ambulatorio constituye un ejemplo ilustrativo de la existencia de intersticios de espacio peatonal en la vía pública. Para ello es importante recordar que el sistema de tránsito vehicular de la metrópoli adolece de serias deficiencias en términos de asegurar la fluidez. Gracias a las estrategias particulares de los choferes de unidades de transporte de servicio de pasajeros así como de los que ofrecen servicio de taxi existen determinadas intersecciones o vías donde la circulación se cumple de forma tan lenta que parece paralizada. Al momento que el espacio de los flujos se paraliza, cobra vida un espacio nuevo en dicho escenario, en este caso dominado por usuarios fijados al territorio, que se apropian de él cual espacio local.

Los vendedores que ofrecen sus productos en las grandes avenidas de varias metrópolis latinoamericanas y Lima en particular escogen pues como lugares para trabajar aquellos espacios viales que debido al tráfico vehicular intenso son de lento desplazamiento. En esos momentos, un chofer con el coche detenido puede observar que delante de él desfila todo un mercado, que ofrece desde productos alimenticios hasta artefactos para el hogar, además de útiles para los automóviles, libros y revistas³⁹. A ellos se suma una legión de mendigos que disfrazan su condición vendiendo caramelos, demostrando habilidades circenses u ofreciendo limpiar las lunas del automóvil y también puede encontrarse agazapado algún carterista entre la multitud. En el caso de aquellos que viajan en transporte público observarán como varios de estos vendedores y mendigos suben a los ómnibus a ofrecer sus productos, ofreciendo en algunos casos todo un discurso alrededor de las bondades del bien que se vende o un relato dramático de la condición que se vive para apelar a la solidaridad del pasajero con la compra del producto en cuestión.

Si partimos de la observación del que transita en automóvil privado el impacto es significativo. El espacio sobre el que una vía une dos nodos se encuentra vacío de contenido vital para aquel que integra la alta movilidad y de pronto, los problemas de circulación de la red vial lo llevan a descubrir una extraña dimensión por la cual el

³⁹ Cabe señalar que parte de los productos ofrecidos provienen del contrabando o de la piratería, en el caso de los libros, música y videos.

espacio de los flujos se ha convertido en un espacio público a la manera de un gran mercado tradicional, donde las reglas de juego del territorio del automóvil desaparecen durante unos largos e interminables minutos.

En ese lapso, uno puede apreciar cómo existen nuevas reglas, por las que un comerciante se siente con todo el derecho de “invadir” la privacidad del automovilista si es que se halla con las lunas bajas y el mendigo puede intentar limpiarle el limpiaparabrisas sin necesidad de solicitar permiso alguno y en algunos casos hasta molestarse ante una posible negativa del chofer; lo hacen en la medida perciben ese espacio como territorio propio, generando una vida cotidiana a manera de espacio local. En este intersticio espacio-temporal los sectores sociales dominantes de la ciudad resultan condenados a encuentros “no deseados” con otros sectores sociales de la sociedad donde no controlan cabalmente las reglas de juego, para lo cual su única defensa consiste en equipar los vehículos con lunas polarizadas pese a que están prohibidas por el código de tránsito y a mantener las lunas bien cerradas para desalentar cualquier contacto.

Sin embargo el panorama no resulta necesariamente traumático para este usuario de la red vial pues en algunas circunstancias le permite de obtener productos al instante sin necesidad de desviar su marcha sin que exista diferencia de precios con relación a un puesto comercial formalmente establecido. El acto de comprar en la vía pública ofrece ciertas ventajas económicas al comprador gracias al poco costo que tiene la mano de obra del comerciante que ofrece sus productos de manera ambulatoria. No resulta extraño entonces ver cómo de un coche deportivo de último modelo un grupo de jóvenes demanda cigarrillos e inmediatamente algunos ambulantes se acercarán velozmente a ofrecerle el producto, en algunos casos obtenidos por contrabando. En este caso, estos usuarios se han evitado la molestia de tener que desviarse de la ruta para detenerse en un puesto comercial para adquirir un producto que es deseado de improviso.

Si partimos de la perspectiva del chofer de vehículo dedicado al transporte de pasajeros la perspectiva será completamente distinta. Este usuario de la red vial no está condicionado por la necesidad de cumplir un trayecto en el menor tiempo posible sino que construye una rutina temporal. La presencia de esta red genera a manera de

economía externa un conjunto de empleos destinados al servicio de estas unidades. Por ejemplo, buena parte de los comerciantes que se detienen en las intersecciones cuentan como clientela fija a estos choferes, que pueden demandar un diario, alimentos u otro producto de primera necesidad. Asimismo, existen otros comerciantes que ofrecen productos destinados al vehículo, como adhesivos indicando rutas posibles, adornos, repuestos o herramientas. Por último se hallan los informantes de ruta o “dateros”, que dan cuenta del momento en que un vehículo de la misma ruta ha pasado por un lugar determinado a fin de calcular las distancias deseables entre cada unidad de transporte. Para el chofer de servicio de pasajeros la ruta es su espacio laboral, su territorio, por lo que percibe como necesario para su vida cotidiana la presencia de este conjunto de ambulantes a su servicio.

Por último el territorio de la movilidad se presenta como un espacio público que ofrece oportunidades laborales, para los sectores de bajos recursos económicos. Estos intersticios, o lugares de encuentro que se generan dentro de la trama urbana, se constituyen como un gran espacio de transacción para los sectores sociales de menores ingresos dentro de una aglomeración que los segrega. Se consigue imponer una lógica peatonal aprovechando los problemas de embotellamiento y convirtiéndolos en la posibilidad de hacerse visibles, existentes y por ende de obtener algunos ingresos. El problema de unos se convierte así en posibilidad para otros.

Esta situación de transacción está lejos de convertirse en una imagen idílica, pues no son fáciles las condiciones de vida cuando se debe permanecer en plena vía pública de 10 a 15 horas diarias, expuesto directamente al anhídrido carbónico de los vehículos, al ruido de las bocinas mientras se espera la venida de compradores. Sin embargo, no deja de llamar la atención cómo cuando existe aglomeración de personas, inclusive permaneciendo dentro de vehículos, se abren oportunidades de obtener ingreso para sectores de la población en países como el Perú, donde el nivel de desempleo es muy alto, por lo que el autoempleo se convierte en una necesidad imperiosa para sobrevivir.

Esta situación también pueden observarse en los espacios destinados al flujo peatonal. Las veredas suelen estar pobladas de transeúntes, caminando de un lugar a otro, abstrayendo la interacción humana al nivel de rostros, preocupados por el destino al que acuden antes que el trayecto por el que marchan. En este espacio del movimiento,

también se instala el comercio ambulatorio, el que tiende a buscar la aglomeración humana. Otro ejemplo de apropiación de espacios de transeúntes para ganar oportunidades laborales lo constituyen los especialistas en ciertos oficios (carpinteros, gasfiteros, electricistas, etc) que dentro de zonas residenciales de clase media o alta buscan las calles o pasajes donde halla mayor concentración de gente, pues ahí se aseguran resultar “visibles” para aquellos que puedan demandar sus servicios. El aprovechamiento de las concentraciones humanas para el comercio o la oferta informal de servicios se realiza también en lugares aledaños a establecimientos comerciales, siempre y cuando no exista alguna interdicción formal que lo impida a través de la presencia de policía nacional, municipal o algún tipo de servicio de vigilancia.

Tanto en el espacio destinado a vehículos como aquel pensado para transeúntes en buena parte se halla ocupado por sectores populares de la ciudad, que como estrategia se apropian transitoriamente de aquellos espacios de intenso flujo dentro de la movilidad a la caza de potenciales clientes, que por distintos motivos, no desarrollan desplazamientos acelerados en dichos ejes viales o aceras, que por ende se convierten en intersticios de la trama nodal.

Estos intersticios ocurren en la medida que el espacio de los flujos ofrece la posibilidad de recuperar la condición de espacio público, existente en contextos urbanos donde la movilidad no domina la organización de la ciudad. Los casos analizados no constituyen las únicas formas a través de las cuales el espacio de los flujos se transforma en espacio público.

Situaciones similares ocurren cuando existe alguna manifestación política que deriva en “marcha de protesta” o en un “desfile militar” aunque con la salvedad de que las posibilidades de realizar diversas actividades se encuentran restringidas. Manifestaciones religiosas como una procesión, muy difundidas en América Latina sí ofrecen en cambio la posibilidad de desarrollar múltiples actividades en torno de ella, generando también importantes economías externas a través del comercio ambulatorio que engendra.

La condición de espacio público que pueden albergar no sólo plazas sino también las vías de circulación se ofrece entonces como una posibilidad de encuentro de sectores

sociales de diferente estrato, significando oportunidad de adquisiciones diversas para unos y de agenciarse algunos ingresos para otros.

El género como otro criterio de segregación espacial

En el espacio urbano contemporáneo la segregación socioeconómica no constituye el único criterio diferenciador de los patrones de comportamiento en la vida cotidiana. Existen otros criterios que pueden ser pertinentes. Por ejemplo la clásica antropología urbana se ha interesado por la situación de aquellos grupos humanos que culturalmente buscan vivir dentro del espacio urbano pero guardando fuertes niveles de autonomía relativa⁴⁰. Los jóvenes, ancianos y niños por otra parte son grupos generacionales que no necesariamente se hallan integrados al conjunto de posibilidades que ofrece el mundo moderno; en el caso de los jóvenes puede por ejemplo generar comportamientos contraculturales a través de los cuales se apropian del espacio en conflicto con la sociedad global⁴¹.

Un caso de segregación social que merece mayor atención en la lectura del análisis urbano es aquel que se expresa a través de las relaciones de género. Cuando el urbanismo progresista, que ha dominado la planificación urbana durante gran parte del siglo XX, define la zonificación de los espacios donde se desarrollará la vida moderna suele partir de suponer la permanencia de un tipo de estructura social familiar, a saber la familia de tipo patriarcal.

La segunda mitad del siglo XX ha visto el significativo crecimiento del acceso de la mujer a ocupaciones propias del campo productivo, superando largamente la clásica imagen de la ama de casa cuyo espacio vital se circunscribía al hogar y al hábitat inmediato. Las mujeres al igual que los varones se apropian de una urbe donde la movilidad es condición básica para la vida cotidiana, por lo que es difícil encontrar entre jovencitas que tengan acceso a la movilidad alguna cuya mayor aspiración sea la

⁴⁰ Ulf Hannerz ofrece una basta presentación bibliográfica de este tipo de enfoques. Cf : Hannerz, Ulf. *Exploración de la ciudad*. México, Fondo de Cultura Económica. 1988.

⁴¹ Feixa, Carles. *De jóvenes, bandas y tribus*. Madrid, Ariel.

de tener a cargo un hogar y la atención de sus hijos; todo lo contrario, esta condición puede ser percibida como una situación de marginación.

Sin embargo, curiosamente las grandes transformaciones que ha tenido la vida cotidiana de la mujer, sobretudo aquella de sectores socioeconómicos medios y altos, no parecen ir de la mano con la magnitud de cambios que los varones demuestran en su conducta. En términos de lectura de los roles al interior de la familia, las responsabilidades del padre con relación al mantenimiento del hogar y el cuidado de los hijos no se han incrementado en la misma medida que las responsabilidades que adquiere la cónyuge en el aparato productivo de un país dentro de la sociedad occidental.

El acceso a la movilidad de parte de las mujeres-cónyuges va de la mano entonces con una extensión de sus responsabilidades, pues si bien acceden a un empleo ellas mantienen como atribuciones la gestión del hogar y la atención de los hijos que terminan siendo un centro de gravedad de su vida que no es cabalmente compartido en su gran mayoría. Esta diferenciación de responsabilidades termina generando en términos de autores como Coutras una “invisibilidad” de la mujer en el espacio público mientras por el contrario su imagen permanece vinculada a la esfera de lo doméstico⁴². Esta observación se corrobora en el caso español, donde Santiso y Molpeceres encuentran que existe una marcada diferencia por el género en la utilización de la ciudad que realizan los cónyuges⁴³.

El análisis urbano de la movilidad debe permitirnos observar que la segregación espacial de la mujer, a la que se le confina a la dimensión del espacio local en tanto esfera de lo doméstico, consiste sobretudo en una segregación ideológica en la medida que en la práctica urbana ésta no se corrobora en la medida que las cónyuges utilizan el espacio de los flujos de manera intensiva. Es más, la paradójica situación de mantener ciertas responsabilidades en el hogar y la familia llevan a las mujeres a utilizar el espacio de la ciudad de una manera más variada con relación a sus cónyuges, con lo que se puede formular como hipótesis que la desigualdad de responsabilidades en el hogar permite a las mujeres un mayor dominio de la escena urbana con relación a sus

⁴² Coutras, Jacqueline. « La mobilité des femmes au quotidien » En : *Les annales de la recherche urbaine*. 59-60. pp.163-170.

⁴³ Santiso, Raquel y Gerardo Molpeceres. *Ciudad y mujer*. Ayuntamiento de Zaragoza. 1998.

cónyuges, aunque en contextos que se le restringen sus capacidades de desarrollo personal en beneficio del bien del colectivo familiar.

Ahora bien, estas afirmaciones se fundan, como ha sido señalado, sobretudo en contextos donde la mujer cuenta con cierto acceso a la movilidad. Queda pendiente un análisis de la integración de la movilidad de la mujer en el marco de contextos socioeconómicos signados por la pobreza, donde el acceso a la movilidad está también marcado por condiciones de segregación socioeconómica.

La segregación social y la movilidad como problema y posibilidad

El espacio de los flujos, estructura sobre la cual se arma una ciudad “difusa”, se entiende a través de las diferentes rutas de desplazamiento tanto viales como virtuales que entreteje la trama urbana. Sin embargo, estos flujos, según las circunstancias cuando son ocupados por peatones con fines de estrategia de supervivencia, pueden adquirir una calidad de **espacio público**, vale decir de lugar de encuentro de la diversidad social y de la libertad de iniciativas⁴⁴.

Las lógicas del movimiento y las de la territorialidad se superponen, en muchos casos en situación de tensión y conflicto, pero conviven sin que percibamos necesariamente una dualidad urbana. En esta perspectiva, nos parece sugerente la hipótesis de Hannerz, quien propone replantear la aproximación antropológica a los espacios locales, reafirmando la importancia de las relaciones cara a cara así como los contactos sensoriales, pero reconociendo que en lugar de su tradicional autonomía, ahora están impregnadas de signos que apelan a conexiones transnacionales⁴⁵.

En el enfoque propuesto, nuestra hipótesis central sostiene que los sectores populares integran la movilidad metropolitana en su vida cotidiana, por lo que se adaptan y conviven con el espacio de los flujos dentro de su dinámica de espacio local. Lo hacen en condiciones desventajosas, sin poder aprovechar enteramente sino sólo de manera tangencial las iniciativas de desplazamiento que la movilidad puede ofrecer.

⁴⁴ Remy, Jean y Liliane Voyé. *Ville, ordre et violence*. Paris, Puf. 1981.

Los sectores populares deben utilizar los medios de transporte que se encuentran accesibles dentro de sus posibilidades económicas, lo que redundaría en aceptar condiciones de desplazamiento rígidas, incómodas y lentas. Se trata entonces de una situación de segregación antes que de marginación social, la misma que engendraría tipos de comportamiento particulares en lo cotidiano.

La falta de recursos económicos en contextos latinoamericanos como el peruano está a vez relacionada al problema del empleo. Más de la mitad de la población económicamente activa se halla en situación de desempleo o de sub-empleo. La posibilidad de contar con un trabajo dependiente estable es incierta o nula para la mayoría de peruanos. En términos de la vida cotidiana esto quiere decir que los sectores populares están en la búsqueda de empleos o impelidos a la generación de auto-empleos, es decir la generación de puestos de trabajo por iniciativa propia, siendo el sector terciario, de comercio y servicios, el que ofrece mayores oportunidades o posibilidades dada su menor exigencia tecnológica y de financiamiento de la inversión inicial. En este contexto, curiosamente, la metrópoli parece ofrecer mayores posibilidades de supervivencia, pese a la segregación social imperante.

Desarrollando nuestra hipótesis, sostenemos que la manera de integrar la movilidad por parte de los sectores populares se caracteriza por su constante adaptabilidad a las situaciones que puedan resultarle beneficiosas dentro de una exigencia de supervivencia. Estas situaciones nos refieren a los diferentes tipos de encuentro que pueden establecerse dentro de la ciudad entre sectores sociales con recursos económicos y aquellos que lo tienen muy restringido. En otras palabras, la adaptabilidad podrá observarse en la medida en que el espacio de los flujos pueda convertirse en espacio público.

El proceso de urbanización de la ciudad moderna busca evitar situaciones de encuentro social heterogéneo. Ejemplo de ello son la formación de condominios exclusivos, que inclusive cuentan con calles cercadas, o los centros comerciales, que para ofrecer imagen de seguridad buscan “proteger” a los clientes de encuentros multclasistas. Hay

⁴⁵ Hanerz, Ulf. *Conexiones transnacionales: cultura, gente, lugares*. Madrid, Ed.Cátedra. 1998.

una suerte de repliegue hacia lo privado en el desarrollo metropolitano, en desmedro de los espacios públicos, que son paulatinamente abandonados por los sectores altos.

Si retomamos las observaciones de Simmel, esos flujos, que suelen ser representados como **abstracciones** para quienes se integran a las lógicas modernas⁴⁶, constituyen los intersticios dentro de los cuales los sectores populares desarrollan parte de su vida cotidiana. Según Joseph, esos rostros de transeúntes que los usuarios de la metrópoli ignoramos mientras nos dirigimos a nuestro destino, también forman parte de nuestra vida cotidiana⁴⁷, y es en el marco de ese « anonimato » que se construye buena parte de la vida cotidiana de los pobres de la ciudad. Es justamente debido a esta capacidad de “abstracción” que desarrollamos en la vida moderna, que no nos damos cuenta que los espacios de circulación pueden constituirse también como espacios públicos, por lo que los sectores populares suelen ser identificados casi exclusivamente con la periferia urbana, territorios que se trata de evitar dentro de la red nodal. La figura del intersticio se nos abre entonces como una manera de observar los encuentros entre las dos lecturas de la ciudad, la de los flujos y la de los lugares.

Estos intersticios de la trama metropolitana no suelen ser considerados como un problema dentro de los parámetros de la organización del espacio urbano. Todo espacio que sea sinónimo de lentitud o falta de fluidez es sinónimo de ineficiencia, de desorden y debe ser transformado. ¿Para quién es problema? ¿A quien se desea facilitar la vida cotidiana ? ¿Estamos hablando de objetivos que consideran la pluralidad social? Es en este marco, que el problema de la movilidad urbana y el proceso de adaptación-transacción con la misma por parte de sectores populares urbanos se nos abre como un campo de estudio importante a seguir, y que puede tener consecuencias con relación a los planes de ordenamiento urbano de la ciudad.

En un país donde el desempleo y la ausencia o insuficiencia de crecimiento económico tienen índices muy elevados, las posibilidades económicas que engendran los espacios públicos donde existen importantes concentraciones humanas no son desdeñables. Se

⁴⁶ En esta perspectiva situamos los conceptos de hastío y reserva que Simmel propone para entender los comportamientos psicológicos del habitante de la metrópoli. Op.cit.

⁴⁷ Joseph, Isaac. *El transeunte y el espacio urbano; ensayo sobre la dispersión del espacio público*. Barcelona, Gedisa. 1988.

hace entonces necesario encontrar las formas a través de las cuales se pueda regular los conflictos existentes en el espacio de los flujos.

Una posible salida se hallaría en la búsqueda de concentrar las aglomeraciones públicas del espacio de los flujos en lugares determinados que toleren explícitamente la condición de intersticio en lugar de la situación actual, donde existe un sinnúmero de pequeñas concentraciones que hacen de los desplazamientos vehiculares un movimiento lento en cualquier punto de la ciudad.

Por otra parte, es importante que las condiciones actuales de la integración entre sectores populares y sectores acomodados de la ciudad se puedan establecer en términos sociales menos desiguales, a fin de dignificar los diferentes servicios que se puedan establecer.