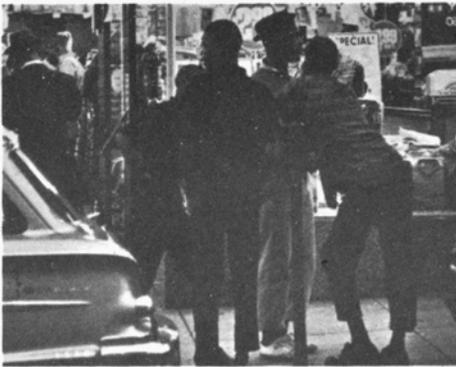


# andando por la calle

... casi únicamente espectáculo ...



La calle por la que el peatón camina se mueve con él. Encrucijada de alternativas, se ordena y se realiza cuando alguien —o todos— convierten su fisonomía en la propia del que la atraviesa. La reflexión organizada —comunicada— puede soñar ciudades en la tarde y soportar muy bien un intercambio de imágenes que difícilmente puede resumirse en la pura soledad sin eco. Las sociedades contemporáneas pugnan por manifestarse en una escenografía de la que se sienten cada vez más responsables. Así, el paisaje urbano deja de ser tal paisaje porque su propia supervivencia exige la introducción en el cuadro que se contempla de todas las variaciones, de todos los cambios que el deseo humano pueda soñar. El escenógrafo (el urbanista), el director de escena (el político) y sus respectivos críticos, deben abandonar sus palcos y plateas (sus cómodas «instituciones») mezclarse en el juego, romper las distancias, trayendo a la escena (ya sin fronteras) todos sus informes, todos sus ensayos, todas sus visiones históricas.

LA CALLE DE PASO, ACTIVA, SIN OTRA RELACION CON LA NATURALEZA QUE EL CIELO Y LAS NUBES, O ALGUNOS ARBOLES Y FLORES, REPRESENTA LA COTIDIANIDAD EN NUESTRA VIDA SOCIAL. ES SU FIGURACION CASI COMPLETA, EL «DIGEST» QUE LLEGA A SER INTERESANTE GRACIAS A SU CONDENSACION. Y ESTO AUNQUE SEA EXTERIOR A LAS EXISTENCIAS INDIVIDUALES Y SOCIALES, O PUESTO QUE ES EXTERIOR A ELLAS. LUGAR DE PASO, DE INTERFERENCIAS, DE CIRCULACION Y COMUNICACION, LLEGA A SER, POR MEDIO DE UNA PRODIGIOSA INVERSION, REFLEJO DE LAS COSAS QUE UNO, MAS VIVA QUE ESTAS, SE CONVIERTE EN MICROCOSMOS DE LA VIDA MODERNA. AQUELLO QUE SE OCULTA, ES POR ELLA ARRANCADO A LA OSCURIDAD. LA CALLE CONVIERTE EN PUBLICO LO ESCONDIDO. ARREBATANDOLE SU CARACTER PRIVADO, LA CALLE LO ARRASTRA A LAS TABLAS DE UN TEATRO ESPONTANEO, EN EL QUE LOS ACTORES INTERPRETAN APARENTEMENTE UNA OBRA DESLAVAZADA. LA CALLE PUBLICA LO QUE PASA POR AHI SECRETAMENTE. DEFORMA LO PUBLICADO, PERO LO CIERTO ES QUE LO INSERTA EN EL TEXTO SOCIAL.

AL IGUAL QUE LA COTIDIANEIDAD, LA CALLE CAMBIA INCESANTEMENTE Y SE REPITE SIEMPRE. ES LA INCESANTE MODIFICACION DE HORAS, GENTES, OBJETOS Y LUCES. INCANSABLE, LA CALLE SE REITERA. LA CALLE ES ESPECTACULO, CASI UNICAMENTE ESPECTACULO, NO COMPLETAMENTE, PUESTO QUE SE ESTA AHI, UNO CAMINA, SE DETIENE, PARTICIPA.

H. LEFEBVRE.

Los hombres pasan; la Ciudad permanece. Legislemos por una Ciudad mejor. Advirtamos, reformemos, reglamentemos. Nuestros hijos nos lo agradecerán. La «gran ciudad» es monstruosa, porque pierde todo contacto con los núcleos primarios que le dan vida y aliento. Nadie que no esté completamente loco puede ver en la calle algo más que un elemento, que una parte de un todo, que un órgano que cumple su función correspondiente, racionalmente separable. Lo nuestro es la disección, el diagnóstico, la localización del mal,

la ordenación de lo desordenado. Que cada parte del todo cumpla su función.

LE CORBUSIER

LA CALLE-CORREDOR ACTUAL CON SUS DOS ACERAS, AHOGADA ENTRE DOS LINEAS DE ALTOS EDIFICIOS DEBE DESAPARECER. LAS CIUDADES TIENEN DERECHO A SER OTRA COSA QUE PALACIOS LLENOS DE CORREDORES.

LAS AUTORIDADES, DESESPERADAMENTE, SE LANZAN HACIA AVENTURAS DE GENDARMES CON BASTONES, GUARDIAS A CABALLO, SEÑALES SONORAS Y LUMINOSAS, PASARELAS SOBRE LAS CALLES, ACERAS RODANTES SOBRE LAS CALLES, CIUDADES-JARDIN, SUPRESION DE TRANVIAS, ETC. TODO, PRECIPITADAMENTE JADEANDO, PARA HACER FRENTE A LA BESTIA. LA «BESTIA», LA GRAN CIUDAD, ES MUCHO MAS FUERTE QUE ESTO: NO HACE SINO DESPERTAR. ¿QUE INVENTAREMOS MAÑANA?

LE CORBUSIER

LA ATRACCION QUE LOS HUMANOS SIEN TEN POR LA VIDA DE SUS SEMEJANTES ES UN HECHO EXTRAÑAMENTE DESCONOCIDO POR LOS URBANISTAS Y ARQUITECTOS. ESTOS PARTEN, AL CONTRARIO, DE LA IDEA APRIORISTICA DE QUE LOS HABITANTES DE LAS CIUDADES BUSCAN, POR ENCIMA DE TODO, LA VISION DEL VACIO, EL ORDEN Y LA CALMA. NADA MENOS CIERTO. UNA CALLE VIVA TIENE SIEMPRE A LA VEZ SUS USUARIOS Y SUS OBSERVADORES.

J. JACOBS

El Peatón —que muchas veces usa coche— cambia (inconscientemente) las infinitas posibilidades que le son propias en cuanto al establecimiento de relaciones con el medio que le es natural (la calle, la ciudad) por el simple acatamiento a las proyecciones culturalistas. Así se pierde el potencial originario, la energía vivificante que surge de la relación espontánea y genuina del hombre urbano con el medio físico y con los demás hombres. Entonces surge el colapso, porque todo el mundo de hechos, relaciones y cosas que en el proceso originario se «producen», queda en estado latente de «no-aprobación».

O, como es el caso de muchas sociedades urbanas contemporáneas, en estado de «apropiación indebida», a merced del que con mayor soltura, «elegancia» (virtud, en este sentido, urbana por excelencia) o eficiencia consigue atraerlo hacia su zona de influencia o dominio. ¿Pueden estas aseveraciones —demasiado simples— explicar en alguna forma el clima de pesimismo en que tienen lugar los grandes procesos modernos de urbanización? ¿No habrá en el fondo de toda reacción frente a la revolución urbana a la que asistimos una lucha desesperada por la conservación de un «statu quo»?

Si bien se mira, estamos llamando revolución urbana a lo que, por el momento, no es sino un proceso de aglomeración demográfica y económica en determinados puntos del globo, precisamente en aquellos en los que (desde hace más o menos tiempo) existen ciudades. Esto ha

producido una serie de trastornos de todo tipo tanto en la estructura de los viejos núcleos urbanos como en el comportamiento y aspiraciones de las poblaciones aglomeradas.

---

UN ORGANISMO DENSO, RÁPIDO, ÁGIL, CONCENTRADO: LA CIUDAD (EL CENTRO DEBIDAMENTE ORGANIZADO).

OTRO FLEXIBLE, EXTENSO, ELÁSTICO: LA CIUDAD-JARDÍN (PERIFERIA).

ENTRE ESTOS DOS ORGANISMOS RECONOCER CON FUERZA DE LEY LA PRESENCIA INDISPENSABLE DE LA ZONA DE PROTECCIÓN Y DE EXTENSIÓN, BOSQUES Y PRADERAS, RESERVA DE AIRE.

#### LE CORBUSIER

CASI ESPECTÁCULO TOTAL, NO DEL TODO, LA CALLE ES UN LIBRO, O, MEJOR, UN PERIÓDICO ABIERTO: NOTICIAS, BANALIDADES, SORPRESA, PUBLICIDAD. LA CALLE Y EL PERIÓDICO, ANALOGOS U HOMÓLOGOS, SE ALIAN EN NUESTRA VIDA COTIDIANA A LA QUE, SIMULTANEAMENTE, CONFORMAN Y REPRESENTAN, CAMBIANTE E IDENTICA, LA CALLE NO OFRECE SINO SORPRESAS LIMITADAS. LO SENSACIONAL (LO VERDADERAMENTE SENSACIONAL), LO EXTRAORDINARIO, LO ABSURDO, LO ABOMINABLE, LO SUBLIME, MATIZAN VAGAMENTE ESTE QUASI-ESPECTÁCULO ABSOLUTO, DIVERSAMENTE MONÓTONO.

#### H. LEFEBVRE

Cada cual trabaja donde mejor le parezca, pero en la seguridad de que su trabajo producirá tanto mejor fruto cuanto más cerca se encuentre del frondoso tronco urbano y cuanto más compenetrado se halle con la savia que le da vida: la circulación, el movimiento, la inter-relación que tienen lugar en ese espacio público privilegiado que llamamos «calle».

En otra línea —y agravándose de día en día— nos hallamos ante la relación segregatoria —cuando no lucha abierta— que progresivamente se establece entre el peatón y el automóvil. Planteados y construidos los viejos centros urbanos a la escala del peatón, la circulación de éstos resulta en principio fácil y —en ciertas civilizaciones— decididamente agradable. La aparición del automóvil convierte las vías de tránsito —con todos sus aditamentos de plazas para el mercado o las grandes reuniones y plazoletas para la reunión familiar o el descanso— en puros hormigueros de artefactos ruidosos, humosos y peligrosos para el transeúnte. Es curioso observar que, en principio, el automóvil hace concebir más esperanzas que problemas. Tener coche es en ciertos momentos signo de riqueza, de buen gusto, de personalidad práctica y hasta de progresismo. Sin negar ninguna de estas cualidades, lo cierto es que, a nivel de opción social, la divulgación del automóvil individual debe —o debió— contar con un elemento que ha quedado un tanto en la sombra: el espacio. El no contar con éste ha resultado casi mortal para una infinidad de bellísimas antiguas ciudades y negocios ruinosos —en costos sociales— para muchas otras.





... los principios fundamentales de la vida urbana.

## andando por la calle



... peatones contra automóviles.

Las implicaciones sociológicas de ese deescuido —falta de previsión— inicial se han desarrollado progresiva y fatalmente. El automóvil ha perdido paulatinamente su prestigio, no —como creen algunos— por el hecho de su generalización, sino porque se ha convertido en implacable devorador de un espacio ya de por sí escaso, si tenemos en cuenta el desarrollo paralelo de la concentración humana en las ciudades. Y así, el espacio urbano —bien relativamente libre y estéticamente apropiable— se ha convertido en un bien económico, sujeto a administración cuando no mero objeto de consumo utilitario. Ha comenzado una insensata batalla —no precisamente incruenta— por la calle, por la acera, por la respiración, por la seguridad, por la libre circulación de personas, cosas e ideas, en una palabra, por la esencia misma de la cultura urbana.

PLAGA IMPUESTA A LAS CIUDADES MODERNAS POR LA INDUSTRIA MULTIPLE DE VEHICULOS AUTOMOVILES. ES UN EJEMPLO DE CANCERIZACION SOCIAL Y ECONOMICA ABSOLUTAMENTE VANA, PERO DIFICILMENTE SUPERABLE EN PAISES DE LIBRE CONCURRENCIA.

XENAKIS

CIERTAS CALLES POSEEN BELLEZA DE MUSEOS. LA MISMA BELLEZA LANGUIDA Y MUERTA. ES AQUI DONDE SE RIZA SOBRE SI MISMO EL CIRCUITO QUE TRANSFORMA EL PRODUCTO —LA MERCANCIA— EN BIEN DESEABLE Y DESEADO. AQUI, EN ESTA OBRA VOLUNTARIA, LA CALLE, SE CUMPLE Y TIENE EFECTO LA BELLEZA PROPIA DE NUESTRA SOCIEDAD. A TRAVES DEL JUEGO DE LOS OBJETOS, DE SU OFRENDA Y SU DESDEN, LA CALLE SE CONVIERTE EN EL SITIO EN EL QUE TIENE LUGAR EL SUEÑO, EL LUGAR MAS PROXIMO A LO IMAGINARIO Y, AL MISMO TIEMPO, EL DE LA MAS IMPLACABLE REALIDAD. HOMBRES Y MUJERES, SOBRE TODO LAS MUJERES, CORTEJAN AQUI LAS COSAS. COSAS REINAS, COSAS-HADAS, MARAVILLAS, POSEEN EL PODER DE TRANSFORMAR EN COSAS, AL OTRO LADO DE LAS TRANSPARENTES VITRINAS PARODIA DE LA TRANSPARENCIA DE LAS RELACIONES HUMANAS, A SUS CORTESANOS Y CORTESANAS. EL «SHOPPING» Y EL «LAME-ESCAPARATES» POSEEN SU MAGIA Y SU RELIGION, LAS DE LA MERCANCIA CONSUMADA Y SOBERANA.

H. LEFEBVRE

Dejemos, por el momento, a un lado la opción inicial entre automóvil individual o transporte colectivo organizado, puesto que, primero, nos hallamos ante hechos consumados y, segundo, habría más bien que tratar el más delicado y complejo tema de si existe en las sociedades occidentales modernas la posibilidad de plantear tal género de opciones sociales a nivel global.

Andando por la calle, percibimos paradójicamente la necesidad de que esa batalla prosiga, de que encuentre su desenlace, que no puede ser otro que la aceleración del caminar de ambos contendientes hacia soluciones nuevas, hacia transformaciones estructurales decisivas. Como una se-

ñal, apreciemos que los pactos entre automovilistas y peatones son cada vez más frecuentes y numerosos. No se trata de pactos de buena voluntad, sino más bien de comportamientos implícitos, vividos. Con la práctica, desaparece en buena parte la brutalidad inicial del hombre motorizado, su miedo a ver y a verse en los demás. En su práctica cotidiana, el peatón, por su parte, acaba por integrar al automóvil en su universo visual.

LOS NIÑOS QUE VIVEN EN LAS CIUDADES NECESITAN GRAN VARIEDAD DE LUGARES DONDE JUGAR Y APRENDER. NECESITAN, PARA PRACTICAR EL DEPORTE Y HACER EJERCICIO, LUGARES ESPECIALIZADOS MAS NUMEROSOS Y ACCESIBLES QUE AQUELLOS DE LOS QUE, EN LA MAYORIA DE LOS CASOS PUEDEN DISPONER, PERO IGUALMENTE PRECISAN DE UN ESPACIO NO ESPECIALIZADO, FUERA DE CASA, DONDE JUGAR, VAGAR Y CONSTRUIR SU IMAGEN DEL MUNDO. EN LA PRACTICA, SOLO EL CONTACTO CON LOS ADULTOS REGULARMENTE ENCONTRADOS EN LAS ACERAS DE LA CIUDAD PERMITE QUE LOS NIÑOS DESCUBRAN LOS PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DE LA VIDA URBANA.

LA VIDA ATRAE A LA VIDA. LA SEPARACION RADICAL DE COCHES Y PEATONES PIERDE TODAS SUS VENTAJAS TEORICAS SI LLEGA A FRENAR O A SUPRIMIR DEMASIADAS FORMAS ESENCIALES DE VIDA Y ACTIVIDAD. PENSAR LOS PROBLEMAS DE CIRCULACION URBANA EN TERMINOS SIMPLISTAS, PEATONES CONTRA AUTOMOVILES, Y PROPONERSE COMO FIN LA COMPLETA SEGREGACION ENTRE AMBAS CATEGORIAS, EQUIVALE A PLANTEAR EL PROBLEMA AL REVES. PUES LA SUERTE DE LOS PEATONES EN LAS CIUDADES NO PUEDE DISOCIARSE DE LA DIVERSIDAD, DE LA VITALIDAD Y DE LA CONCENTRACION DE LAS FUNCIONES URBANAS.

J. JACOBS

Andando por la calle —incluso por las más incómodas o molestas— podemos pensar en la extravagancia de tantos moralistas (o utilitaristas) que han pretendido destruir con sus teorías y predicaciones los lugares donde el hombre moderno ha llegado a adquirir una más clara conciencia de su entidad colectiva. Podemos apreciar en su justa medida hasta qué punto muchas de las soluciones clasificatorias o segregatorias que se han propugnado no son sino acomodaticias elipsis sin otra pretensión de fondo que la de arrebatar al muy bien llamado «hombre de la calle» su dominio, su más precioso centro de formación del presente y del futuro de la sociedad toda.

Enrique Grilló, Sociólogo. Centro de Estudios Urbanos. IEAL.