

## PRÁCTICAS DEL ESPACIO PÚBLICO, MOVILIDADES Y SUBJETIVIDADES EN LA CIUDAD MODERNA

### **Oscar Iván Salazar Arenas**

Magíster en Antropología, candidato a Doctor en Ciencias Humanas y Sociales

Profesor Asociado

Universidad Nacional de Colombia

[oisalazara@unal.edu.co](mailto:oisalazara@unal.edu.co)

### **Resumen**

Esta ponencia se centra en explorar cómo las movilidades están estrechamente relacionadas con subjetividades urbanas modernas, por medio de una lectura cultural e histórica de las relaciones entre espacio público y movilidades urbanas. Sintetiza algunos avances preliminares de la tesis de doctorado “Movilidades urbanas, espacio público y vida urbana en Bogotá y Barranquilla durante el proceso de urbanización de los años cincuenta y sesenta del siglo XX”. La ponencia presenta ejemplos de dos tipos de prácticas: las automovilidades y las peatonalidades, y cuestiona la hegemonía del concepto de ciudadanía liberal como la manera más apropiada para comprender las prácticas del espacio público en las ciudades modernas. Como ejemplos se presenta el análisis del caso de las reformas urbanas de la década de los años cincuenta para ampliar la Avenida Jiménez, y se discuten algunas de las representaciones del automóvil en la Bogotá de los años sesenta.

### **Introducción**

Mi interés en esta ponencia consiste en discutir y presentar un par de ejemplos de algunas de las prácticas implicadas en lo que recientemente se ha denominado “dispositivo de movilidad” (Adey, 2010; Castro-Gómez, 2009; Seiler, 2008), y que configuran subjetividades típicamente urbanas y modernas que practican y coproducen el espacio público de nuestras ciudades. Mi argumento consistente en que si queremos comprender realmente el tipo de espacio público que se consolidó en las ciudades modernas, especialmente desde mediados del siglo XX, debemos poner a las movilidades en el centro el problema, antes que a la ciudadanía o los desafíos a la democracia liberal. Para esto, presentaré un análisis preliminar de las peatonalidades y las automovilidades, que constituyen tan solo dos tipos de movilidades urbanas, y cuestionan la perspectiva del “humanismo cívico” y de lo que denomino la “subjetividad mítica de la ciudadanía”.

### **Movilidades y dispositivo de movilidad**

Según Castro-Gómez, el dispositivo de movilidad introdujo imaginarios, representaciones y subjetividades que habrían permitido la instauración de la modernización material en Colombia, a partir de los años veinte del siglo pasado. Lo define como un “conjunto heterogéneo de discursos, tecnologías, y prácticas que desde el siglo XIX inscribieron el movimiento de la población en unos juegos de verdad a partir de los cuales ese movimiento quedó investido con determinadas propiedades y cualidades”. Dentro de los resultados más importantes de este dispositivo, estarían unas “subjetividades cinéticas, capaces de hacer realidad el orden social imaginado por las élites liberales desde el siglo XIX” (2009, p. 61).

Peter Adey también se ha referido a la movilidad en un sentido similar al del dispositivo, a partir de dos principios: Primero, las movilidades siempre envuelven, e involucran varias movilidades; hablar de movilidad es hablar de “estarse moviendo con”, y nunca como cuerpos, ideas, sujetos, objetos aislados. Las movilidades ocurren compartiéndolas con otros, pero también en relación con movilidades diferentes que otros realizan; y se trata de una relación simbiótica o de trayectorias dependientes, que se cruzan o comparten la misma dirección. El segundo principio consiste en que las movilidades son en sí mismas una forma de relación; implican las maneras como establecemos vínculos con otros, y las formas como les damos sentido (Adey, 2010, p. 19). De este modo, puede decirse que el dispositivo de movilidad nos contiene pero también es producido y es una potencial herramienta para ejercer una acción individual o colectiva.

Si hacemos una relectura del espacio público desde las movilidades, encontraremos más dinámica de la que usualmente se le reconoce desde el discurso del humanismo cívico. Desde mediados del siglo pasado se han multiplicado diversos tipos de calles, bulevares, alamedas y centros comerciales principalmente orientados al comercio y afines al consumo (Carr, Francis, Rivlin, & Stone, 1992, p. 67). Las calzadas pavimentadas o adoquinadas son anclajes para la circulación de vehículos de tracción animal, automóviles o autobuses; los rieles en el suelo y las catenarias (llamadas en Bogotá “calzonarias”) suspendidas de los postes para los tranvías y trolebuses son anclajes indispensables para su circulación. Asimismo ocurre con las señales de tránsito, los semáforos, las garitas de la policía de tránsito, los andenes, los separadores, las líneas de corriente eléctrica, que constituyen todo

un paisaje urbano relativamente fijo que hace posibles múltiples circulaciones, ritmos y movi­lidades.

### **Peatonalidades y peatonalismo**

En los diversos trabajos sobre espacio público existe un discurso de las ciencias humanas y sociales que utiliza el lenguaje jurídico de los derechos, la ciudadanía y la esfera pública, y otro discurso, más técnico, que se refiere a andenes, circulación, malla vial, movilidad de vehículos y automóviles. Esta diferencia de enfoque debe ser revisado para comprender el papel central que juegan las movi­lidades en la producción social del espacio público, incluyendo las materialidades, las prácticas y los significados. Un autor que ha planteado esta revisión desde el punto de vista de los peatones es Nicholas Blomley, quien formula el principio del peatonalismo como una racionalidad que

“...entiende las aceras como recursos públicos finitos que están siempre amenazados por usos e intereses múltiples y en competencia. El papel de las autoridades, usando la ley como recurso, es organizar esos cuerpos y objetos para asegurar la función primaria de las aceras: ser el ordenador del movimiento de los peatones de un punto “a” a un punto “b”. Los obstáculos que impiden el flujo son inherentemente sospechosos, de acuerdo con esta lógica, y son limitados o ubicados cuidadosamente para minimizar el bloqueo. La ley provee el mecanismo de ordenamiento esencial para asegurar el flujo estructurado.”<sup>1</sup> (2011, p. 3).

---

<sup>1</sup> Traducción propia del original en inglés.

El peatonalismo se diferencia del discurso del humanismo cívico de los derechos y la ciudadanía, entre otras cosas, en que privilegia el derecho a circular por encima de cualquier otro; entiende a los individuos como cuerpos abstractos, no como personas o sujetos; y es una racionalidad silenciosa pero poderosa que no depende directamente de líneas de fuerza mucho más visibles como el capitalismo, la gentrificación, la democracia o la globalización. El peatonalismo es una manifestación concreta de los poderes de policía, que buscan la promoción de una sociedad ordenada por medio de regulaciones de gobierno que alcanzan diversos ámbitos de la vida diaria. “Los poderes de policía, como aquellos relativos a la regulación de los andenes, operan tanto por medio de la supresión de los ‘estorbos’ (como los obstáculos en los andenes), como por medio de la promoción de formas deseadas de comportamiento y conducta”. No se trata de una regulación remedial como ocurre en la ley criminal, sino preventiva (Blomley, 2011, pp. 5-6).

Un ejemplo: La demolición del Hotel Granada y la construcción del actual edificio del Banco de la República en la Avenida Jiménez con Carrera Séptima durante la década de 1950. A partir de los cambios físicos de este sector, el sentido de encuentro del Parque Santander se perdió, y se convirtió en un sitio de paso, a la vez que se privilegiaron las vías para automóviles (Carreira, 2007, pp. 179-182). Los negocios de los bajos del Hotel Granada que funcionaban como lugares de encuentro desaparecieron (González Toledo, 2008, pp. 252-258), y muchas de las prácticas se “higienizaron” o desplazaron, aunque muchos de los cafés y clubes alrededor del parque persistieron. La arquitectura moderna de los nuevos edificios, con escaleras que elevaron el acceso al edificio del Banco por encima del nivel de la calle, los cerramientos y su escala monumental, erigieron barreras y

excluyeron a los peatones antes que integrarlos al lugar. Este tipo de construcciones son afines con el dispositivo de movilidad, que apuesta por reducir los obstáculos o las fricciones que dificultan o impiden la circulación. Si a las nuevas obras le sumamos la desaparición del tranvía en 1951, el cual tenía una importantísima estación en el cruce de la Jiménez con Séptima, no resulta extraña la disolución de las multitudes y tumultos de los cuarenta, y la instauración de andenes y calzadas re-funcionalizadas para la circulación de automóviles y peatones<sup>2</sup>.

Otro aspecto que debe resaltarse de estos cambios es el paso de unos lugares que funcionaban en la escala de individuos a unos lugares que ahora hacían parte de una escala mucho mayor: la de las poblaciones y los flujos de cuerpos en el espacio público. Aunque el gobierno de poblaciones no es de este periodo, las obras de edificios modernos monumentales y las vías de circulación rápida instauraron los anclajes necesarios para imponer ese tipo de moviidades en el centro de la ciudad. El contraste con la escala monumental y poblacional puede observarse muy bien si pensamos en la importancia del pequeño comercio como dinamizador de la vida pública: cafés, chicherías, restaurantes, tiendas y pequeños almacenes eran decisivos para la construcción social de lugares de encuentro conectados con la calle. Por el contrario, los flujos precisamente diluyen la subjetividad en cuerpos que caminan o se integran al transporte público; si hay individuos

---

<sup>2</sup> El tranvía no desapareció con el *Bogotazo* en 1948, pero los destrozos al sistema fueron decisivos para su declive, aunados a la participación de intereses privados de los empresarios de autobuses y taxis para quitarle una de las rutas más importantes. Tras los destrozos, el alcalde Fernando Mazuera Villegas hizo pavimentar la Carrera Séptima en varios de sus tramos, lo que desarticuló el sistema de tranvías y sentenció su futuro.

es sólo en su condición de cuerpos que se cuantifican y suman a otros, que se suman a los objetos en los andenes y a los vehículos (Blomley, 2011, p. 31).

### **Automovilidades, autonomía individual y paisaje urbano**

Además de los problemas de circulación en el centro de la ciudad, existía en el ambiente una apuesta por nuevos estilos de vida, en los que el automóvil comenzaba a jugar un papel importante. A este respecto, Calibán en el diario *El Tiempo* se refería así a la automovilidad:

“Poseer un auto es el ideal de millones de familias. Si se les permitiera a los grandes productores de automóviles, General Motors, Ford, Fiat, Simca y demás montar aquí sus fábricas y no se les abrumara de impuestos, el colombiano podría comprar un auto barato o caro. [...] El jefe de familia, además de sus hijos jóvenes, se convertiría en ser superior. Le nacerían alas o ruedas, que para el caso es lo mismo. Tendría más aliciente para trabajar y para imponerse a los predicadores de desorden. El auto es factor de estabilidad y satisfacciones. Se acabarían las charlas de café y el ocio, madre de todos los vicios. Podría aprovechar los fines de semana. Y sobre todo, no tendría que servirse de los inmundos buses.” (La Danza de las Horas, *El Tiempo*, 29 de junio de 1963).

Al igual que lo ocurrido en los Estados Unidos, el automóvil prometía libertad, y para nuestro caso la comodidad también resultaba fundamental. El automóvil era visto además como medio de ascenso y de prestigio social, un medio para obtener autonomía. Muchos de estos temas los revisa Seiler (2008) en su historia cultural de la automovilidad en los

Estados Unidos. Durante los años de la posguerra, la Guerra Fría cuestionó muchos de los fundamentos de la individualidad, y la identidad norteamericana entró en crisis. En este punto, la automovilidad fue fundamental para reactivar las ideas de autonomía, libertad individual, y el carácter del americano como un héroe o un pionero.

Además del vínculo de la automovilidad con el carácter nacional que analiza Seiler, se puede también “comprender la conducción (y el ser pasajero) tanto como una experiencia sensible, como algo profundamente incorporado”. Se trata de la interrelación entre la identidad del conductor y el carro, de tal forma que se constituye una cosa-persona, un automóvil humanizado, o una persona automovilizada, “en la cual la identidad de la persona y el carro se entrelazan kinestésicamente”<sup>3</sup> (Thrift, 2004, p. 47). Una parte de los estudios de automovilidad se basan en el trabajo de Michel de Certeau (1996) sobre la vida cotidiana –que incluye tres capítulos sobre caminar por la calle, viajar en tren, y las relaciones de la escritura con los recorridos por la ciudad–, aunque este autor no le dio importancia al automóvil ni a las movi­lidades mecanizadas, que reconfiguraron el espacio urbano en el siglo XX. En este sentido, autores como Thrift, Urry o Adey apuestan por ampliar la comprensión de las prácticas culturales en las ciudades y fuera de ellas a experiencias espacio-temporales que no sólo involucran peatones. Después de cien años de presencia de automóviles en las ciudades, nuestra relación con ellos se ha naturalizado y son muy recientes los trabajos sobre las implicaciones que las automovili­dades han tenido en la constitución de la subjetividad moderna.

---

<sup>3</sup> Traducción propia del original en inglés.



La flexibilidad del automóvil, resaltada en la opinión de Calibán iría en el mismo sentido de reforzar la individualidad y la autonomía, así como la idea de la liberación de constreñimientos públicos indeseables, como usar “los inmundos buses”. Sin embargo, hay otras características que deben resaltarse y que posiblemente apunten a importantes diferencias culturales entre Estados Unidos y Colombia para la misma época respecto a la interpretación de los deseos asociados al automóvil. Primero, se habla del “jefe de familia” y de sus hijos, y no de individuos; segundo, las condiciones económicas del país no eran las de la economía norteamericana de la época, a pesar de que durante estos años hubo una importantísima expansión industrial, comercial y bancaria; y tercero, el uso del automóvil estaba aún lejos de masificarse. Me inclino por pensar que existen versiones locales, que interpelan e interpretan diversos signos, mensajes y técnicas provenientes tanto del exterior, como de nuestro propio contexto cultural.

## **Conclusión**

Lo que podría parecer una preocupación por subjetividades evidentes y banales en el contexto urbano, como los peatones, los conductores o los pasajeros, se nos revela ahora como la pregunta por la manera como se han constituido densas redes de líneas de fuerza que confluyen en el dispositivo de movilidad. Pero esta configuración es silenciosa, opera a un nivel ante todo práctico, y conforma “cajas negras” que deben ser abiertas y exploradas, sin dejarse llevar por la tentación de explicar su existencia por efecto de fuerzas más visibles y ampliamente discutidas, tales como la globalización o el capitalismo. Aunque las relaciones sin duda existen, debemos primero comprender por qué racionalidades prácticas y aparentemente neutrales como el peatonalismo se impusieron tanto en ciudades

occidentales como no occidentales, en Moscú, Nueva York, Pekín o Bogotá. Sólo así dejaremos de pedirle al espacio público algo que no puede hacer por sí solo: construir ciudadanía y democracia. Sin una vida pública y unas prácticas reales y ancladas a condiciones culturales e históricas concretas, lo que hoy llamamos espacio público, difícilmente se habría configurado.

## Referencias

- Adey, P. (2010). *Mobility*. New York: Routledge.
- Blomley, N. (2011). *Rights of Passage: Sidewalks and the Regulation of Public Flow*. London and New York: Routledge.
- Carr, S., Francis, M., Rivlin, L., & Stone, A. (1992). *Public Space*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Carreira, A. M. (2007). *La conquista del espacio público. Bogotá 1945 - 1955*. Tesis de Doctorado en Historia Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, D.C.
- Castro-Gómez, S. (2009). *Tejidos oníricos. Movilidad, capitalismo y biopolítica en Bogotá (1910-1930)*. Bogotá: Editorial Pontificia Universidad Javeriana.
- González Toledo, F. (2008). *Crónicas bogotanas*. Bogotá: Planeta; Alcaldía Mayor de Bogotá.
- Seiler, C. (2008). *Republic of Drivers. A Cultural History of Automobility in America*. Chicago and London: The University of Chicago Press.
- Thrift, N. (2004). Driving in the City. *Theory, Culture and Society*, 21, 41-59.