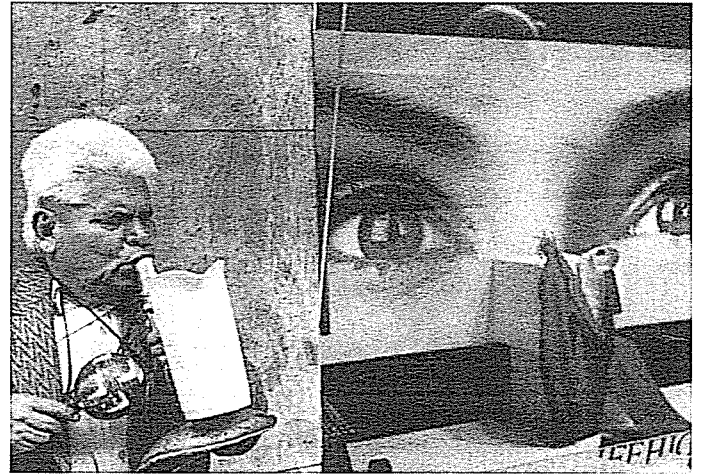


Imaginarios urbanos

Néstor García Canclini



Peudeba

García Canclini, Néstor
Imaginarios urbanos. - 4a ed. - Buenos Aires : Eudeba, 2010.
184 p. ; 18x14 cm. - (Pensamiento contemporáneo.
Aniversario / Fernando Urribari)

ISBN 978-950-23-1761-8

I. Sociología. I. Título
CDD 301



Eudeba
Universidad de Buenos Aires

4ª edición: noviembre de 2010

© 2010
Editorial Universitaria de Buenos Aires
Sociedad de Economía Mixta
Av. Rivadavia 1571/73 (1033) Ciudad de Buenos Aires
Tel.: 4383-8025 / Fax: 4383-2202
www.eudeba.com.ar

Foto de portada: *Christa Cowrie*
Diseño de tapa: *Silvina Simondet*

Impreso en la Argentina
Hecho el depósito que establece la ley 11.723

LA FOTOCOPIA
MATA AL LIBRO
Y ES UN DELITO



No se permite la reproducción total o parcial de este libro, ni su almacenamiento en un sistema informático, ni su transmisión en cualquier forma o por cualquier medio, electrónico, mecánico, fotocopias u otros métodos, sin el permiso previo del editor.

Índice

Introducción: La ciudad reimaginada	9
Prólogo, por Luis Alberto Quevedo	15
I. Después del posmodernismo. La reapertura del debate sobre la modernidad	21
→ II. Ciudades multiculturales y contradicciones de la modernización	69
→ III. Viajes e imaginarios urbanos	107
IV. Diálogo sobre imaginarios urbanos	151

¿Qué es una ciudad?

Partamos de esta pregunta elemental, que no está respondida hoy de un modo taxativo, como en el pasado, en la bibliografía sobre cuestiones urbanas. Uno puede recorrer estrategias con las cuales se ha tratado de dar respuestas a esta pregunta sobre la ciudad, pero no llega a soluciones estabilizadas, definitivas, sino a un conjunto de aproximaciones que dejan muchos problemas irresueltos. Quisiera transitar rápidamente por algunas de las "soluciones" más usadas en distintos momentos de la teoría urbana, de manera que podamos desembocar, con cierto soporte histórico, en los problemas que hoy nos plantea estudiar las ciudades, y sobre todo las grandes ciudades.

Una primera aproximación a la pregunta sobre qué son las ciudades ha consistido en oponerlas a lo rural, o sea concebir la ciudad como lo que no es el campo. Este enfoque, que durante la primera mitad del siglo tuvo un fuerte desarrollo, llevó a oponer en forma demasiado tajante el campo como lugar de las relaciones comunitarias, donde predominan las relaciones primarias, a la ciudad, que sería el lugar de las relaciones asociadas de tipo secundario, donde habría mayor segmentación de los roles y una multiplicidad de pertenencias. Creo que, dada la importancia que ha tenido este esquema en la Argentina, a través de uno de sus teóricos mundiales que fue Gino Germani, no necesito extenderme mucho. Germani hablaba de la ciudad como núcleo de la modernidad, precisamente porque era el lugar donde nos

podíamos desprender de las relaciones de pertenencia obligadas, primarias, de esos contactos intensos de tipo personal, familiar y barrial propios de los pequeños pueblos o las pequeñas ciudades, y pasar al anonimato de las relaciones asociativas, electivas, donde se segmentan los roles, que él estudiaba desde su particular herencia funcionalista. Entre las muchas críticas que se han hecho a esta oposición tajante entre lo rural y lo urbano me gustaría recordar que esa distinción se queda en aspectos exteriores. Es una diferenciación descriptiva, que no explica las diferencias estructurales ni tampoco las coincidencias que a veces se dan entre lo que ocurre en el campo o en las pequeñas poblaciones y lo que ocurre en las ciudades. Por ejemplo, cómo lo rural está dividido por conflictos internos a causa de la penetración de las ciudades. O, a la inversa, en nuestras ciudades latinoamericanas, muchas veces estamos diciendo que son ciudades invadidas por el campo. Uno ve, de pronto, campesinos circulando, aun en carros con caballos, usos de espacios urbanos que parecen campesinos, como si nunca fuera a pasar un coche, es decir, intersecciones, entrelazamientos entre lo rural y lo urbano, que vuelven insuficiente o insatisfactoria esa definición de lo urbano por oposición con lo rural.

El segundo tipo de definición que tiene una larga trayectoria, desde la escuela de Chicago, se basa en los criterios geográfico-espaciales. Wirth definía la ciudad como la localización permanente relativamente extensa y densa de individuos socialmente heterogéneos. La crítica que se ha

hecho a esta caracterización geográfico-espacial es que no da cuenta de los procesos históricos y sociales que engendraron las estructuras urbanas (la dimensión, la densidad y la heterogeneidad. *ampliada por el universo urbano*)

En tercer lugar ha habido criterios específicamente económicos para definir qué es una ciudad, viéndola como resultado del desarrollo industrial y de la concentración capitalista. Efectivamente, la ciudad ha propiciado una mayor racionalización de la vida social y ha organizado del modo más eficaz, hasta una cierta época, la reproducción de la fuerza de trabajo por medio de la concentración de la producción y del consumo masivo. Autores como Manuel Castells, ya en su libro La cuestión urbana, que sigue teniendo un gran interés como visión histórica, decía que estos criterios económicos dejaban fuera aspectos ideológicos, que él trató en aquella obra de un modo rudimentario. Luego, se volvió común cuestionar este modo economicista de analizar la ciudad, la experiencia cotidiana del habitar y las representaciones que los habitantes nos hacemos de las ciudades.

Otros autores, por ejemplo Antonio Mela, que tiene un artículo excelente en la revista Diálogos (nº 23), dice que hay dos características que definirían a la ciudad a partir de la experiencia del habitar. Una es la densidad de interacción y la otra es la aceleración del intercambio de mensajes. El aclara que no son sólo fenómenos cuantitativos, pues ambos influyen a veces contradictoriamente sobre la calidad de la vida en la ciudad. Hay aumento de códigos comunicativos que

exigen adquirir nuevas competencias, como lo percibe cualquier inmigrante que llega a la ciudad y se desubica, tiene dificultades para situarse en esta densidad de interacciones y esta aceleración de intercambio de mensajes. Cuando se comienza a ver esta problemática, con las migraciones de mediados de siglo, se coloca el problema de quiénes pueden usar la ciudad.

Esta línea de análisis, que trata de poner, para decirlo en términos de Mela, la problemática urbana como una tensión entre realización y expresividad, ha llevado a pensar también a las sociedades urbanas como lenguaje. Las ciudades no son sólo un fenómeno físico, un modo de ocupar el espacio, de aglomerarse, sino también lugares donde ocurren fenómenos expresivos que entran en tensión con la racionalización, con las pretensiones de racionalizar la vida social. Han sido sobre todo las industrias culturales de la expresividad, como constituyentes del orden y de las experiencias urbanas, las que han tematizado esta cuestión.

Podríamos decir que, en cierto modo, todas estas teorías —si estamos pidiendo una definición de lo urbano— son teorías fallidas. No nos dan una respuesta satisfactoria, dan múltiples aproximaciones de las cuales no podemos prescindir, que hoy coexisten como partes de lo verosímil, de lo que nos parece que puede proporcionar cierto sentido de la vida urbana. Pero, la suma de todas estas definiciones no se puede articular fácilmente, no permite acceder a una definición unitaria, satisfactoria, más o menos operacional, para seguir investigando las ciudades. Esta incertidumbre acerca de la



Paolo Gasparini, 1994.

definición de lo urbano se vuelve mucho más vertiginosa cuando llegamos a las megaciudades.

Megalópolis: crisis y resurgimiento

Hace sólo medio siglo las megalópolis eran excepciones. En 1950, sólo dos ciudades en el mundo, Nueva York y Londres, superaban los ocho millones de habitantes. En 1970, ya había once de tales urbes, cinco de ellas en el llamado tercer mundo, tres en América Latina y dos en Asia. Para el año 2.015, según proyecciones de las Naciones Unidas, habrá 33 megaciudades, 21 de las cuales se hallarán en Asia. Estas megalópolis impresionan tanto por su desaforado crecimiento como por su compleja multiculturalidad; nos desorienta su heterogeneidad, el cruce de migrantes de muchas regiones del país y de gente procedente de otros países. Esto puede ocurrir tanto si estamos en el primero, en el segundo o en el tercer mundo. Dentro de la lista de megaciudades están Los Ángeles, México y París, Moscú, Sao Paulo, Tokio y Buenos Aires. En estas megaciudades se está transformando el punto de vista con el que podemos analizar lo urbano. Ya no sirven los estudios o las predicciones hechas para esas mismas ciudades por los urbanistas de la primera mitad del siglo.

La escuela de Chicago, que durante varias décadas ofreció al mundo el paradigma sobre lo urbano-moderno, no es considerada hoy más que como antecedente de interacciones mucho más complejas entre los centros históricos y los suburbios que ellos se dedicaron a estudiar, o entre la planificación y la

autogestión urbana, que se han vuelto radicalmente distintos. En los años ochenta el desarrollo de un urbanismo posmoderno en Los Ángeles, Nueva York y en muchas otras ciudades, pareció ofrecer nuevas claves que algunos usaron para extender al resto del mundo ese modo de ver la fragmentación o la multiculturalidad, y otros consideraron decisivos modelos de ciudades globales.

¿Qué pasa hoy en las megaciudades? Si tomamos un libro reciente, el de Paolo Perulli, *Atlas Metropolitano, el cambio social en las grandes ciudades*, encontramos que comienza su trabajo diciendo que la crisis de las ciudades, que fue uno de los núcleos del análisis urbano hasta los años ochenta, hoy es vista de otra manera. Dice que, en realidad, estamos en un cierto retorno a las ciudades o lo que otro autor, también italiano, Aldo Bononi denomina "un renacimiento de las ciudades". Hay metrópolis con una fuerte recuperación económica, parcial interrupción del declive de población, grandes proyectos de renovación urbana y de transformación física de las ciudades.

Se ha hablado de los años ochenta como una década de regreso al centro de las ciudades, de recentralización urbana, mientras que los años setenta fueron años de crisis de las ciudades y dispersión territorial. Perulli cita a París y Berlín como ejemplos de revitalización. La primera, París, porque recoge hoy los frutos de grandes políticas urbanas emprendidas en décadas anteriores, Berlín gracias a los procesos de unificación alemana y europea. Pero también hay metrópolis regionales que están asumiendo un nuevo papel en esta

dirección, especialmente en las áreas del arco meridional europeo, Barcelona, Munich, Lyon, Zurich, Milán, Frankfurt, Stuttgart. En suma, se observa un relanzamiento de las ciudades, aumenta el empleo en algunas, no sólo el terciario, incluso el industrial, que estaba en declinación, se conectan nuevas redes de infraestructurales inmateriales, se emprenden o se completan grandes obras públicas.

Creo que no necesito extenderme mucho para que ustedes hayan asociado ya la posibilidad de que ciudades latinoamericanas puedan vivir esta experiencia. Hay signos incipientes en esta dirección. Es claro que en México y Sao Paulo, por lo menos, podrían encontrarse estas características. O podríamos pensar en metrópolis regionales, ejes interurbanos, como en el Mercosur. Se habla de carreteras nuevas, y de otro tipo de conexiones, incluso electrónicas, entre Sao Paulo y Buenos Aires con muchas mediaciones, o Santiago-Buenos Aires-Montevideo. Evidentemente, los procesos de integración del Mercosur están contribuyendo a esto, pero creo que hay ya otros procesos también globalizados que están caminando en esa dirección.

En este contexto debemos repensar qué está ocurriendo con la dimensión cultural de nuestras ciudades. En una situación de crisis, cuya especificidad en la periferia comenzamos a describir en la conferencia de ayer, con posibilidades de reactivación muy parcial, vemos un dinamismo que quizá no esperábamos cuando hablábamos de las crisis de ciudades como México y Sao Paulo hace diez o quince años. Esa crisis no ha desaparecido: en algunos

indicadores encontramos agravamiento, por ejemplo la contaminación, la falta de resolución de problemas urbanos estratégicos y estructurales. Pero también se aprecian otros procesos muy dinámicos, que tienen algunos de sus soportes en movimientos culturales.

Las dos multiculturalidades urbanas

Aquí podríamos considerar una doble transición, Hablábamos del pasaje de las ciudades a las megaciudades, estos grandes conjuntos urbanos que han conurbado, que han interactuado con otras ciudades y las han incorporado. Pero también hay un pasaje de la cultura urbana a la multiculturalidad. La discusión que había hasta hace quince o veinte años sobre qué es lo específico de nuestra cultura urbana, en obras como las de Henry Lefebvre, ahora debe colocarse de otro modo. Pareciera que en la actualidad la búsqueda no es entender qué es lo específico de la cultura urbana, qué la diferencia de la cultura rural, sino cómo se da la multiculturalidad, la coexistencia de múltiples culturas en un espacio que llamamos todavía urbano. Cuando diseñaba el proyecto de investigación para la ciudad de México mi primera intención fue preguntarme ¿cuál es la cultura urbana en la ciudad de México, qué es lo específico culturalmente? Y tuve que llegar a reconocer que, en realidad, había por lo menos cuatro ciudades de México.

Las diferentes ciudades contenidas en una megalópolis se hacen presentes al considerar su historia. En algunos países

hemos olvidado esa dimensión histórica, por ejemplo en la Argentina. Pero la historia se nos ha manifestado como parte de la restructuración que las migraciones han traído a las ciudades. La complejidad multicultural de grandes urbes como Buenos Aires, México o Sao Paulo es, en gran medida, resultado de lo que las migraciones han hecho con estas ciudades al poner a coexistir a múltiples grupos étnicos. Ésta es una experiencia que Buenos Aires tenía desde fin del siglo pasado cuando llegaron grandes migraciones europeas. Buenos Aires ha sido una de las primeras ciudades pluriculturales en el mundo, donde lo multiétnico era muy visible. Pero esto ha sido poco trabajado, salvo por parte de algunos historiadores, porque la tendencia era más bien a construir una unidad nacional y a encontrarnos satisfechos con las maneras en que, sobre todo los grandes flujos migratorios, español e italiano, se iban disolviendo en una estructura que era representativa de una unidad nacional, de ese "crisol de razas" (Sarmiento)

Sin embargo, en los últimos años el crecimiento explosivo de las ciudades debido a las migraciones del cuarenta al ochenta, nos ha llevado a situaciones tan paradójicas como la que describía Xavier Albó cuando decía que por el volumen de población, pero no sólo por eso, tal vez Buenos Aires era la tercera ciudad boliviana. O cuando se afirma, también en Estados Unidos y en México, que Los Ángeles es la cuarta ciudad mexicana. Podría decirse, a su vez, que la ciudad de México es una de las mayores ciudades mixtecas o purépechas, dos de las principales etnias no originadas en el



Paolo Gasparini

valle de México, el antiguo valle del Anahuac, sino en otras regiones del país, pero que tienen enclaves muy numerosos, de miles de personas, dentro de la ciudad de México.

No obstante, debemos advertir que la multiétnicidad no es el único rostro de la multiculturalidad contemporánea. Llegué a pensar que la ciudad de México es por lo menos cuatro ciudades a partir de una observación de Ítalo Calvino en *Las ciudades invisibles*. Dice Calvino: "A veces ciudades diversas se suceden sobre el mismo suelo y bajo el mismo nombre. Nacen y mueren sin haberse conocido, incomunicables entre sí. En ocasiones, hasta los nombres de los habitantes permanecen iguales, y el acento de las voces e incluso las facciones. Pero los dioses que habitan bajo los nombres y en los lugares se han ido sin decir nada y en su sitio han anidado dioses extranjeros". Veamos cuáles son las cuatro ciudades discernibles en la capital mexicana.

La primera es la ciudad histórico-territorial. Cualquiera puede darse cuenta de su importancia al percibir la cantidad de edificios construidos en la época precolombina y en la colonia que aún subsisten. La historia de esta ciudad, fundada en 1324 en un pequeño islote, durante el período de Moctezuma I, sigue presente en la megalópolis contemporánea. No es indispensable ir al Museo Nacional de Antropología o al Museo del Templo Mayor, los dos más visitados de México, para enterarnos cómo vivían los sesenta mil habitantes que al llegar los españoles ocupaban trece kilómetros cuadrados.

La segunda ciudad que descubrimos es la ciudad industrial. Es la urbe que se opone a la histórico territorial porque

no abarca un espacio delimitado al modo tradicional, sino que se expande con el crecimiento industrial, la ubicación periférica de fábricas y también de barrios obreros y de otros tipos de transportes y servicios. Podríamos decir que la principal característica es que la ciudad industrial va desterritorializando lo urbano. Se van desdibujando los nítidos márgenes que fijaban la ciudad y nos daban idea de dónde estábamos, hasta dónde llegaba el lugar al que pertenecíamos. Algunos datos de México (pero podríamos dar semejantes de Sao Paulo y de otras ciudades) son significativos. En 1940, la capital mexicana aportaba al producto nacional el 32 por ciento; en 1980, llega al 48 por ciento. La ciudad de México, que tenía 1.600.000 habitantes en 1940, tiene ahora unos 17 millones.

El crecimiento de estos últimos cincuenta años se aprecia tanto en las cifras de habitantes o de la producción industrial y de la mancha urbana, como en la conurbación con otras ciudades y zonas rurales. Los 27 municipios conurbados de la periferia son precisamente los que registran tasas de crecimiento más elevadas en los últimos veinte años, mientras la densidad de habitantes tiende a disminuir en el centro histórico de la ciudad. Este es un fenómeno que se repite en muchísimas otras ciudades. Tiene que ver con la degradación de los centros históricos y, por lo tanto, con una recomposición de lo que entendemos como cultura urbana. Cambian los usos del espacio urbano al pasar de ciudades centralizadas a ciudades multifocales, policéntricas, donde se desarrollan nuevos centros a través de los shoppings, de otros tipos de urbanización,

tanto populares como de clases altas, que por distintas razones abandonan el centro histórico.

Así nos resituamos en una ciudad diseminada, una ciudad de la que cada vez tenemos menos idea dónde termina, dónde empieza, en qué lugar estamos. En los estudios con pobladores de la ciudad de México vemos una bajísima experiencia del conjunto de la ciudad, ni siquiera de la mitad, ni de la cuarta parte. Cada grupo de personas transita, conoce, experimenta pequeños enclaves, en sus recorridos para ir al trabajo, para ir a estudiar, para hacer compras, pasear o divertirse. Pero son recorridos muy pequeños en relación con el conjunto de la ciudad. De ahí que se pierda esta experiencia de lo urbano, se debilite la solidaridad y el sentido de pertenencia. Nos preguntábamos en el libro *Consumidores y ciudadanos* ¿qué significa ser chilango, o sea ser habitante de la ciudad de México, o ser paulista, o ser porteño en Buenos Aires? Creo que esto ha cambiado radicalmente en las últimas generaciones como consecuencia, entre otras razones, de esta diseminación de la mancha urbana.

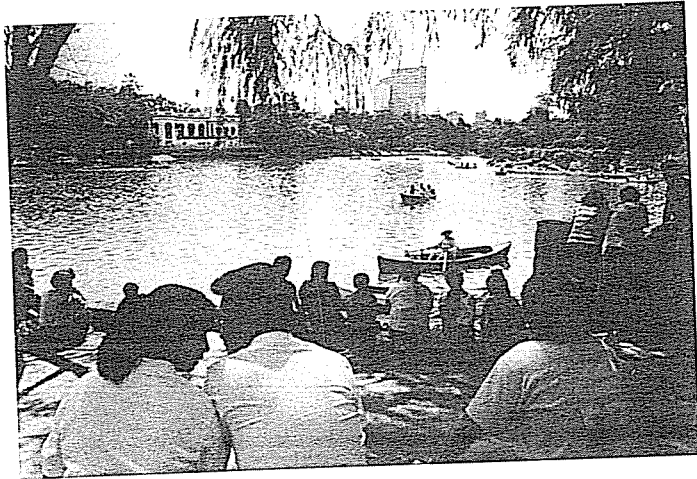
La industrialización de bienes materiales ha sido, quizá, la principal responsable de este proceso. Pero debe señalarse, además, la otra industrialización: de las comunicaciones, de la cultura. En las encuestas y entrevistas acerca del consumo cultural, de los usos de la ciudad y de los imaginarios urbanos, encontramos repetidamente que se ha perdido la experiencia del conjunto. Pero, al mismo tiempo, hallamos referencias a actores comunicacionales que hacen intentos por recomponer esa totalidad. Algunos ejemplos: el

helicóptero que recorre diariamente la megalópolis y transmite por los canales de Televisa nos cuenta cada mañana cómo está la ciudad, dónde hubo choques, por dónde no hay que circular. Esto también lo podemos escuchar por radio, en México y en otras ciudades. Es un simulacro, hacen como que nos están diciendo cómo es la ciudad vista desde arriba, casi como Dios.

Pero ese simulacro es, en buena medida eficaz, nos permite orientarnos en el tránsito y ayuda a desarrollar imaginarios sobre aquello que desconocemos; también, sobre los lugares que nunca vamos a querer conocer, porque son emblemas de inseguridad, de peligro, algo de lo cual hay que escapar.

Estos nuevos actores sociales a veces parecieran saber más que el intendente de la ciudad, más que los políticos, más que los movimientos populares urbanos, porque cada uno de estos actores tradicionales parece ocuparse de pequeños fragmentos.

Incluso, en la teorías sobre lo urbano es un lugar común pensar que las grandes ciudades son implanificables. No obstante, esa tendencia está cambiando. Si la planificación urbana estuvo en descrédito durante los años ochenta, algunos libros recientes, y por ejemplo el congreso internacional de arquitectos que hubo hace dos semanas en Barcelona (junio de 1996), insinúan una vuelta a la pretensión de pensar en conjunto la ciudad. Sin embargo, lo que aparece aun en los planes urbanos es que se intentan dinamizar sólo algunas zonas que se consideran estratégicas. Pero los problemas



Paolo Gasparini, 1994.

Los Maderos

estructurales de la ciudad, los grandes temas del conjunto urbano, se consideran inabarcables desde la perspectiva de muchos políticos. Así, se hacen en la ciudad de México los cinco grandes proyectos que se empezaron en el sexenio pasado, o se puede en Buenos Aires intentar Puerto Madero u otras experiencias aisladas, olvidándose de reconsiderar la ciudad como algo global.

En las teorías urbanísticas de fin de siglo se registra una tensión entre la necesidad de encarar estructural y globalmente las crisis urbanas y la tendencia a aceptar la desagregación, la disgregación, sobre todo en las grandes ciudades. Esto ha llevado a pensar en una tercera ciudad.

Quando en los quince o veinte últimos años los economistas y los urbanistas advirtieron que la industrialización ya no era el agente económico más dinámico en el desarrollo de las ciudades, se empezaron a considerar otros impulsos para el desarrollo, que son básicamente informacionales y financieros. Se volvió necesario, entonces, reconceptualizar las funciones de las grandes ciudades. Su núcleo no se halla ya en la ciudad histórica, construida en un territorio delimitado, ligada a un espacio que todos percibían como propio de esa ciudad, que tenía su núcleo en el centro histórico, en los grandes edificios monumentales que revelaban cuál había sido el origen. Luego, vino la industrialización que generó la gran expansión de las manchas urbanas, pero tampoco eso pareciera ser ahora lo decisivo, menos aún en sociedades en desindustrialización como son las latinoamericanas. En la medida en que la economía presente no se caracteriza tanto

por el pasaje de la agricultura a la industria y de ésta a los servicios, sino por la interacción constante entre agricultura, industria y servicios sobre la base de procesos de información que rigen la tecnología de gestión y comercialización, debemos ir hacia otra concepción de lo urbano. Las grandes ciudades son el nudo en que se realizan estos movimientos de comunicación. Las principales áreas metropolitanas se vuelven, en una economía plenamente internacionalizada, escenarios que conectan entre sí a diversas sociedades. Es por esto que Saskia Sassen ha hablado de ciudades globales refiriéndose a Nueva York, Tokio y Londres, o Manuel Castells se ocupa de "la ciudad informacional". Este proceso puede observarse también en una ciudad bastante estancada desde el punto de vista arquitectónico, como Buenos Aires, donde el crecimiento se presenta en la arquitectura ligada a la globalización, promovida por empresas informáticas de grandes transnacionales, edificios corporativos y *shopping centers*, que son aquí los signos de modernidad o posmodernidad.

Si bien las urbes siguen siendo espacios de concentración de fábricas, que a veces se notan tanto por la contaminación, donde además hay mayor oferta de industrias culturales, como radio y televisión, estas funciones más tradicionales están cediendo lugar a nuevas agencias o nuevos actores comunicacionales. La ciudad se conecta ahora dentro de sí y con el extranjero ya no sólo por tradicionales transportes terrestres y aéreos, por el correo y el teléfono, sino por el cable, el fax y los satélites.

La nueva oferta informacional está modificando muchos hábitos culturales y estrategias de consumo. No voy a extenderme en la descripción de estos cambios, ya bastante conocidos, pero sí me gustaría subrayar cómo incitan a rediseñar el estudio de las culturas urbanas. ¿Qué significa para la teoría urbana encontrar una ciudad disgregada, sin centro, o donde el centro importa poco, que no sabemos bien hasta dónde llega, y es reorganizada, redimensionada en la experiencia cotidiana, por estos procesos comunicacionales? Entonces, hay que tomar en cuenta no sólo una definición sociodemográfica y espacial de la ciudad, sino una definición sociocomunicacional.

Ahora veamos cómo coexisten estas tres ciudades: la histórico territorial, la ciudad industrial y la ciudad informacional o comunicacional. Ésta es la pregunta central de la multiculturalidad urbana en la actualidad. Vivimos la tensión entre tradiciones que todavía no se van (tradiciones barriales, de formas de organización y estilos de comunicación urbana) y una modernidad que no acaba de llegar a los países latinoamericanos, cuya precariedad no impide, sin embargo, que también lo posmoderno ya esté entre nosotros. La coexistencia no regulada de varios modelos de desarrollo urbano en países dependientes genera, a la vez, comunicaciones ágiles y embotellamientos, acceso más o menos simultáneo a una vasta oferta cultural internacional y la dificultad de gozarla porque el museo o el teatro queda a una hora o dos de nuestra casa y el transporte es deficiente, porque se corta la luz cuando llueve y debemos regresar de la computadora a

la máquina de escribir, porque tenemos fax pero hace dos meses que no arreglan el teléfono.

Más que una ciudad, esto parece un contradictorio y caótico videoclip. Más que una ciudad informacional a veces tenemos la sensación de vivir en ciudades donde es muy difícil comunicarse. Contradicciones como las de Buenos Aires y México se registran en otras ciudades más modernas de América Latina. En Río de Janeiro o en Sao Paulo, donde apenas empieza a instalarse la fibra óptica, están tan desbordadas las comunicaciones telefónicas que los universitarios y las empresas a veces tienen que esperar las nueve o las diez de la noche para poder conectarse al e-mail, porque no hay líneas durante el día. Existe el correo electrónico, se multiplican las computadoras, hay miles y miles de usuarios que están creciendo constantemente, pero la deficiencia de infraestructura impide situarse de modo competitivo en esta nueva situación de las redes globales.

Los imaginarios como patrimonios urbanos

La ciudad videoclip es la ciudad que hace coexistir en ritmo acelerado un montaje efervescente de culturas de distintas épocas. No es fácil entender cómo se articulan en estas grandes ciudades esos modos diversos de vida, pero más aún los múltiples imaginarios urbanos que generan. No sólo hacemos la experiencia física de la ciudad, no sólo la recorremos y sentimos en nuestros cuerpos lo que significa caminar tanto tiempo o ir parado en el ómnibus, o estar bajo la lluvia hasta que logremos conseguir un taxi,

sino que imaginamos mientras viajamos, construimos suposiciones sobre lo que vemos, sobre quiénes se nos cruzan, las zonas de la ciudad que desconocemos y tenemos que atravesar para llegar a otro destino, en suma, qué nos pasa con los otros en la ciudad. Gran parte de lo que nos pasa es imaginario, porque no surge de una interacción real. Toda interacción tiene una cuota de imaginario, pero más aún en estas interacciones evasivas y fugaces que propone una megalópolis.

Los imaginarios han nutrido toda la historia de lo urbano. Los escritores y los críticos literarios lo han puesto de manifiesto con particular énfasis. Rosalba Campra, en un artículo titulado "La ciudad en el discurso literario", que se publicó en Buenos Aires, en la revista *Sic*, empieza preguntándose ¿dónde se fundan las ciudades? "En lo alto de un monte para defenderse, dice, a orillas del mar para partir, o, como suelen responder los mitos, a lo largo de un río para encontrar un eje de orientación y dar sentido al propio grupo". Pero las ciudades, agrega, también se fundan dentro de los libros, o se fundan a partir de libros; y ella va siguiendo en ese espléndido trabajo cómo las ciudades han estado conectadas con libros fundantes, libros que han hablado de cómo se conquista un desierto, cómo se distingue a la ciudad del desierto, cómo se delimitan los espacios, cómo se construye entonces a partir de lo que se imagina que puede ser una ciudad.

A veces este proceso puede ser dramático, como sabemos por gran parte de la literatura y del cine que hablan de las ciudades. Pienso en las ciudades dramáticas, trágicas a veces,

de Win Wenders, y en *La ciudad ausente* de Ricardo Piglia. En México tratamos de estudiar esta diversidad de imaginarios urbanos viendo cómo la ciudad era constituida en el discurso periodístico de cada día, en la radio y la televisión. En México, como en muchas grandes ciudades, hay suplementos especiales que aparecen semanalmente, y a veces todos los días en algunos diarios, que hablan de la ciudad y que dejan hablar a la ciudad. El estudio hecho por un miembro de nuestro grupo, Miguel Ángel Aguilar, revela que el discurso periodístico sobre la ciudad de México es en un 50 por ciento lo que el regente o las autoridades o los medios, en suma los agentes hegemónicos, dicen sobre la ciudad. Un lugar menor se concede a lo que los actores sociales de base, los ciudadanos, piensan o hablan de ella.

¿De qué modo la televisión y la radio han multiplicado los espacios de comunicación urbana? En general, las radios lo hacen de un modo más participativo, con el teléfono abierto, permitiendo la expresión de los ciudadanos y encontrando también formas de clientelismo en esta apertura para incentivar su mercado. En cambio, la televisión suele ser más autoritaria y más censurada, nos habla muchas veces de la ciudad desde el helicóptero o desde el estrado de Zabludowsky, o de algún otro locutor privilegiado. Estos distintos discursos, a su vez, son recibidos de maneras diferentes, en los espacios íntimos donde también se constituye el sentido urbano.

En algunas investigaciones sobre imaginarios urbanos realizadas en la ciudad de Bogotá por Amando Silva, y en Los Angeles por Mike Davis, así como en el libro dirigido por



Mario Margulis La ciudad de la noche, referido a Buenos Aires, se aprecia la importancia de estos microespacios. Hicimos una experiencia parecida a la de este último libro, estudiando los salones de baile, que son importantes como lugares de agrupamiento generacional en la ciudad de México, así como los sitios donde se hacen recitales rokeros, los hoyos fonkis y otros semejantes. En medio de la descomposición de las megaciudades esos lugares son marcas, establecen una especificidad y así reordenan una problemática, que voy a tratar mañana, la de lo público y lo privado. Se establece un espacio propio para algunos sectores, donde se puede bailar, "sentirse a gusto como en la propia casa", según dijo una asistente habitual de estos salones de baile en México; de manera que estos lugares, que son públicos, en gran medida funcionan como privatizados, como lugares que se apropian algunos sectores: son semipúblicos y semiprivados a la vez.

Hemos intentado averiguar por qué lo imaginario tiene tanta importancia en la constitución de la ciudad. En México nos podemos remontar a los relatos precolombinos y de los conquistadores que refundaron la ciudad. Creo que también sería posible hacerlo en Buenos Aires. Esas narraciones constituyen un tipo de patrimonio diferente del patrimonio que estamos habituados a reconocer. Si el patrimonio urbano, el patrimonio histórico visible, material, es descuidado, mucho más ocurre con el patrimonio invisible o no tangible, según las dos denominaciones que suele usar la Unesco para referirse a él y que ha llevado a crear una sección dentro del área

de cultura para estudiar este patrimonio invisible o intangible. Este patrimonio constituido con leyendas, historias, mitos, imágenes, pinturas, películas que hablan de la ciudad, ha formado un imaginario múltiple, que no todos compartimos del mismo modo, del que seleccionamos fragmentos de relatos, y los combinamos en nuestro grupo, en nuestra propia persona, para armar una visión que nos deje poco más tranquilos y ubicados en la ciudad. Para estabilizar nuestras experiencias urbanas en constante transición.

Quiero destacar esta distinción. Podemos hablar de un patrimonio visible, o sea de los monumentos, los museos, las grandes avenidas, los edificios que enorgullecen a una ciudad y le dan una continuidad histórica, y también de algo que el folclore ha trabajado en distintas épocas, así como otro tipo de registros que han sido estudiados desde la comunicación masiva o desde el trabajo antropológico de la cultura llamada inmaterial, pero que pocas veces han sido pensados como parte del patrimonio que también hay que conservar de algún modo. Quizás una de las razones para justificar el ocuparse ahora de este patrimonio, es que tenemos más maneras de preservarlo y de guardarlo: lo podemos filmar, ya no sólo fotografiar, lo podemos registrar en formas sonoras muy sofisticadas, y transmitirlo y reproducirlo en discos compactos y en otros procedimientos más ágiles que cuando había que ir hasta un museo para enterarse de cómo había sido la ciudad en otra época.

Estas innovaciones están suscitando internacionalmente nuevas reflexiones sobre los vínculos entre cultura urbana y

patrimonio. Además, incitan a repensar lo que esto podría significar para la escuela y las comunicaciones masivas como custodios y transmisores del patrimonio intangible. Este patrimonio no es, de ninguna manera, inferior en importancia al visible. Es más: en ciudades que no tienen un gran patrimonio histórico material, todavía significa más para la población la búsqueda de signos intangibles de identidad, formas de orientación, de evocación y de memoria.

Pero ¿cómo estudiar este patrimonio tan escurridizo, cómo apreciarlo y organizarlo? Para responder hemos tratado de introducir algunas nociones desde las ciencias sociales en la teoría sobre el patrimonio. Hay que reconocer, en este sentido, que uno de los motivos por los que los científicos sociales se interesan poco en las cuestiones del patrimonio es porque parece que sólo tuviera que ver con el pasado; se presenta como una cuestión de arqueólogos, restauradores, historiadores. Pero, si deseamos entender el origen y el sentido histórico de la contemporaneidad, es preciso pensar qué hacer con el patrimonio.

Por lo tanto, tenemos necesidad de reformular qué entendemos por patrimonio de un modo vivo, no embalsamado, como algo que nos está apelando todavía hoy. Una noción de Pierre Bourdieu, la de capital simbólico, me parece útil para redefinir lo que hoy podemos entender por patrimonio cultural en relación con sus usos sociales. Bourdieu no transpuso la noción de capital simbólico hasta el patrimonio, pero es legítimo hacerlo, en el sentido de que el patrimonio no es un conjunto de bienes estables y neutros,

con valores y sentidos fijados de una vez para siempre, sino un proceso social que, como el otro capital, se acumula, se renueva, produce rendimientos, y es apropiado en forma desigual por diversos sectores. Aunque ese conjunto de bienes materiales e inmateriales que llamamos patrimonio cultural parece estar disponible para que todos lo usen, cada sector se vincula con él según las disposiciones subjetivas que ha podido adquirir y según las relaciones sociales en que está inserto.

Por eso el patrimonio de una nación, o de una ciudad, es distinto para diferentes habitantes. Representa algunas experiencias comunes, pero también expresa las disputas simbólicas entre las clases, los grupos y las etnias que componen una ciudad. ¿Quiénes cuentan la ciudad en las crónicas, en las películas, en las canciones y en las exposiciones, quiénes tienen los recursos para difundir estas representaciones de lo urbano a través de libros y revistas, conciertos y discos, museos, radio y televisión? La estructura y la propiedad de los medios de producción y comunicación cultural deben ser analizados como parte de los dispositivos por medio de los cuales se conforman los patrimonios compartidos y también las divisiones entre los patrimonios de unos y otros sectores en la ciudad.

La otra noción que me parece fecunda para repensar esta cuestión es la de "comunidades imaginadas", de Benedict Anderson. La obra de Anderson suele ser citada como punto de partida para una reconceptualización de las identidades contemporáneas, porque ese autor puso en

evidencia que el nacionalismo es un artefacto cultural y no un objeto natural. La constitución del nacionalismo a través de la imaginación en la historia, dice Anderson, no lo vuelve falso, como se advierte en la gente que está dispuesta a realizar colosales sacrificios por sus limitadas imaginaciones de lo que es lo nacional. Podemos citar también a otros historiadores, como Serge Gruzinsky en Francia, o Renato Rosaldo, antropólogo de Estados Unidos, semiólogos como Armando Silva, en Colombia, que han demostrado el importante papel que juegan las ficciones, los imaginarios colectivos, en la formación de las identidades. Este tipo de aproximación tiene consecuencias para la construcción de la ciudadanía cultural, porque esta ciudadanía no se organiza sólo sobre principios políticos, según la participación "real" en estructuras jurídicas o sociales, sino también a partir de una cultura formada en los actos e interacciones cotidianos, y en la proyección imaginaria de estos actos en mapas mentales de la vida urbana. ¿Qué es lo que hay que guardar, qué se debe conservar, qué es lo más importante para quienes vivimos en una ciudad?

Muchos presupuestos que guían la acción y las omisiones de los ciudadanos derivan de cómo percibimos los usos del espacio urbano, los problemas de consumo, tránsito y contaminación, y también de cómo imaginamos las explicaciones a estas cuestiones. Voy a presentar mañana el estudio sobre imaginarios urbanos que hicimos en México a partir de las fotografías de la ciudad y de cómo las vieron grupos focales a los que les mostrábamos las fotos. Sintéticamente,

les anticipo una conclusión que ilustra lo que vengo diciendo. En la exploración con estos grupos, aun en los sectores con más nivel educativo, no hallamos visiones de conjunto sobre la ciudad. Hasta en los sectores más politizados o más organizados para defender algo de la ciudad, suele haber visiones restringidas del propio barrio, sector o grupo social al cual se pertenece y de las instituciones con las cuales cada uno se relaciona. Casi nadie habla de la ciudad en su conjunto y casi nadie identifica causas estructurales que en la literatura de ciencias sociales son muy conocidas acerca de por qué la crisis del tránsito, de la contaminación u otras acontecen en la ciudad. En este sentido, hablamos de una cultura prepolítica, una cultura preestructural, que se reduce a pequeños espacios. Investigar esto es del mayor interés para desarrollar la ciudadanía en nuestras ciudades, que adquiere más importancia cuando ciudades como la de Buenos Aires y México están a punto de elegir su primer intendente o gobernador no designado por el Poder Ejecutivo. ¿Cuánto se puede decidir en las elecciones y cuánto hay que decidir en otras instancias que requieren una elaboración continuada y una acción perseverante desde una cultura ciudadana? Contestar a esta pregunta puede ser un motivo para renovar la vinculación entre científicos sociales y políticos, entre la universidad y la administración pública.



Paolo Gasparini, 1994.

Preguntas

— *Se hace una pregunta que no se grabó con claridad sobre las relaciones entre lo público y lo privado, y acerca de si las tendencias a la privatización conducen a la desintegración social.*

— *García Canclini: De acuerdo con lo que venimos analizando, diría que la relación entre desintegración urbana y recomposición o reactivación no puede ser concebida en términos de equivalencias. No todas las formas de privatización llevan a la desintegración. Pueden hacerlo en el sentido en que a veces separan, cuando llevan que cada uno diga “éste es mi lugar, aquí nadie se mete y yo tampoco me voy a meter ni me voy a exponer en los lugares de riesgo”. En tales casos, se trata de limitar las experiencias urbanas, las vivencias y la solidaridad en la ciudad. Pero también hay experiencias de privatización, o sea de limitación de espacios y de apropiación privada que, en medio del abandono de los Estados respecto de las ciudades, de las negligencias, pueden funcionar como reactivadoras o preservadoras de patrimonios, de espacios vivibles dentro de la ciudad. Entonces, no asociaría desintegración versus reactivación o renovación con la oposición público-privado. En segundo lugar, deseo decir que, sin políticas públicas para la ciudad, una suma de privatizaciones y de defensas aisladas, no puede resolver los problemas urbanos. Hay problemas que son estructurales, compartidos, o tienen que ser resueltos en forma compartida. Algunos son superevidentes, como la contaminación, que no discrimina*

demasiado entre clases sociales para oscurecernos los pulmones. Aunque también puede haber diferentes formas de protegerse o de purificar, en forma restringida, el ambiente. Otros tipos de contaminación o de dramas urbanos son más selectivos y atacan especialmente a los sectores más desprotegidos, menos calificados educacional y económicamente. Pero creo que, en buena medida, las ciudades están expresando de un modo localizado esta tensión, que se vive en general en los países periféricos, entre impulsos a la participación más competitiva en un mercado mundial de innovaciones tecnológicas, culturales y sociales; y, por otro lado, políticas hacia adentro que segmentan cada vez más desigual y asimétricamente a la población. Se permite que un cinco o un diez por ciento de los ciudadanos se vincule con estas innovaciones internacionales y se beneficie de vivir en las grandes ciudades, y una enorme población, cada vez en situaciones más degradadas, es excluida o semincorporada bajo discriminaciones.

— *¿Qué concepción de lo imaginario sería más útil para analizar la relación entre lo instituido y lo instituyente?*

— García Canclini: Estamos en un momento en que sería empobrecedor afiliarse a una sola tendencia. Nos encontramos en el cruce de muchas contribuciones al estudio de lo imaginario. Autores como Armando Silva incorporan el psicoanálisis, pero hay momentos de su libro *Imaginario urbano* en que usa la distinción lacaniana entre lo imaginario y lo simbólico, y otros en que no lo hace. Creo que, ante ciertas

necesidades de interpretación, a veces es útil esta distinción pero, en gran parte de los estudios, prevalece otra noción más antropológica de lo imaginario, como algo parecido a lo que Lacan llama simbólico, es decir, el conjunto de repertorios de símbolos con que una sociedad sistematiza y legaliza las imágenes de sí misma, y también se proyecta hacia lo diferente. Dada la relativa indeterminación epistemológica en que se halla aún la noción de imaginarios y la fertilidad que revela en diferentes usos, no me privaría de esas tres contribuciones ni de otras. Habría que mencionar también los enfoques de lo imaginario colectivo, desplegados en las reorientaciones sociosemióticas de la antropología y de la sociología. Estos análisis han permitido considerar que hay estructuras, legalidades, que rigen lo imaginario y generan su construcción y su renovación. En ese sentido, no haría tanta escisión entre lo institutivo y lo instituyente. El riesgo que señalábamos cuando hablábamos del patrimonio visto en forma embalsamada, solidificada, como existiendo de una vez para siempre, se presenta en esa distinción. En realidad, lo instituyente, no sólo lo creativo sino lo que se apoya en algo instituido a partir de lo cual se puede imaginar, está siendo reconceptualizado, reimaginado una y otra vez. Este proceso se me hizo evidente cuanto trabajamos sobre fotografías en la ciudad de México, desde los años cuarenta hasta la actualidad, y vimos cómo los fotógrafos registraron la ciudad.

Estaban reinterpretando, reelaborando el patrimonio visual en función de lo actual, desde la mirada de hoy. Pero lo actual es un momento de transición.

Bibliografía

Bononi, Aldo: "La machina metrópoli", ponencia presentada al simposio *The Renaissance of the City in Europe*, Florencia, 6 al 8 de diciembre de 1992.

Campra, Rosalba: "La ciudad en el discurso literario", *Sic*, N° 5, Buenos Aires, mayo de 1994.

→ **Castells, Manuel:** *La cuestión urbana*, México, Siglo XXI, 1974.

→ *La ciudad informacional*, Madrid, Alianza, 1995.

→ **Davis, Mike:** *City of Quartz*, New York, Vintage Books, 1992.

García Canclini, Néstor: *Consumidores y ciudadanos*, México, Grijalbo, 1995.

Hall, Peter: "La ville planétaire", *Revue Internationale des Sciences Sociales*, París, UNESCO, nro. 147, marzo 1996.

Margulis, Mario: *La cultura de la noche. La vida nocturna de los jóvenes de Buenos Aires*, Buenos Aires, Espasa Calpe, 1994.

Mela, Antonio: "Ciudad, comunicación, formas de racionalidad", *Diálogos*, 23, Lima, junio de 1989.



Perulli, Paolo: *Atlas metropolitano. El cambio social en las grandes ciudades*, Madrid, Alianza, 1995.

Sassen, Saskia: *The global City*. New York, London, Tokyo, Princeton University Press, 1991.

Silva, Armando: *Imaginarios urbanos*. Bogotá y Sao Paulo. — *Cultura y comunicación urbana en América Latina*, Bogotá, Tercer Mundo Editores, 1992.

Soja, Edward W.: *Postmodern Geographies. The Reassertion of Space in Critical Social Theory*, Londres-Nueva York, Verso, 1989.

III

Viajes e imaginarios urbanos.

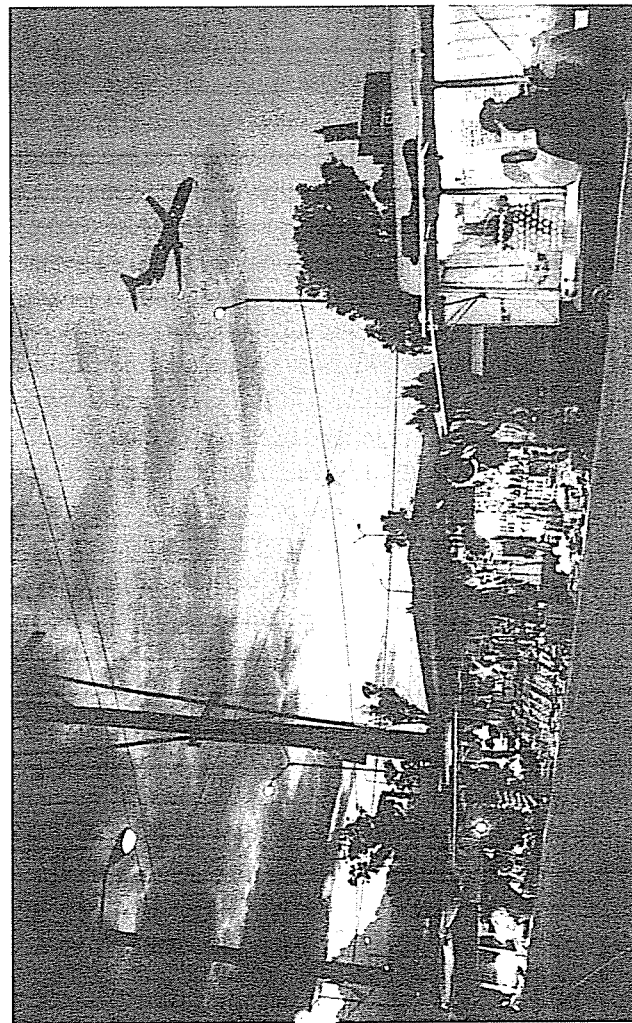
Voy a reubicar algunos de los planteamientos presentados en las conferencias anteriores en el marco más específico de un estudio sobre la formación de imaginarios en la megaciudad de México. Conviene empezar explicando por qué elegí los viajes dentro de la metrópoli para explorar la constitución del imaginario urbano y qué soluciones metodológicas fuimos elaborando para realizar esta investigación.

Ante todo, debemos pensar en la ciudad a la vez como lugar para habitar y para ser imaginado. Las ciudades se construyen con casas y parques, calles, autopistas y señales de tránsito. Pero las ciudades se configuran también con imágenes. Pueden ser las de los planos que las inventan y las ordenan. Pero también imaginan el sentido de la vida urbana las novelas, canciones y películas, los relatos de la prensa, la radio y televisión. La ciudad se vuelve densa al cargarse con fantasías heterogéneas. La urbe programada para funcionar, diseñada en cuadrícula, se desborda y se multiplica en ficciones individuales y colectivas.

Las ciudades no se hacen sólo para habitarlas, sino también para viajar por ellas. En la ciudad de México varios millones de personas ocupan entre dos y cuatro horas diarias transportándose en metro, autobuses, taxis y coches particulares. En los 1500 kms. cuadrados que ocupa la mancha urbana se realizan 29 millones de viajes-persona por día. Las travesías por la capital son formas de apropiación del espacio urbano y lugares propicios para disparar

imaginarios. Al recorrer las zonas que desconocemos, nos cruzamos con múltiples actores, imaginamos cómo viven “los otros” en escenarios distintos de nuestros barrios y centros de trabajo.

Por eso, pensamos que los viajes por la ciudad pueden ser objeto de estudio de la antropología visual. La antropología, que buscó entender la relación con lo distinto explorando continentes lejanos, encuentra también en las ciudades multiculturales de occidente, el choque súbito e intrigante con otros modos de vida. La simple expansión de los transportes por la trama urbana, las interacciones violentas que provocan, pueden compararse con la irrupción de la modernidad en poblaciones “primitivas”. Por experiencia directa y por los medios masivos nos enteramos de las perturbaciones que ocasiona la construcción de una nueva línea del metro, la introducción de voluminosos ómnibus y coches privados con prisa en las callejuelas de pequeños barrios. Zonas pensadas para que sus pobladores circulen parsimoniosos y hasta se detengan a conversar en las calles, como si fueran prolongaciones de sus patios, son invadidas y conquistadas por la velocidad, el ruido y la contaminación [150d] En los cruces de autos individuales y transporte público, de camiones y peatones, del tráfico y los vendedores ambulantes, ocurren muchos de los encuentros que la vida moderna propone con la alteridad y la diferencia.



Paolo Gasparini, 1994.

Megalópolis y micrópolis

Para explorar estos encuentros multiculturales en la ciudad hemos hecho un uso no convencional de la fotografía¹. Quizá la fotografía se diferencia de otros medios de registro y construcción de imaginarios, como la prensa, el cine y la televisión, porque fragmenta más radicalmente la ciudad. Quiero partir de la hipótesis de que hay una correspondencia entre esa operación de recorte y encuadre que es la foto y el conjunto de experiencias desarticuladas que se obtienen en una megaciudad. A diferencia de las narraciones cinematográficas, que ayudan a imaginar ciudades más o menos integradas, la fotografía ofrece escenas o instantes discontinuos que pueden aspirar a una representatividad más extensa pero siempre separan una experiencia del contexto. Rafael Argullol escribió hace poco que desde *Metrópolis*, de Lang, hasta *Blade Runner*, de Scott, o *Las alas del deseo*, de Wenders, la ventaja del cine, sobre cualquier otro proceso visual, reside en sus posibilidades totalizadoras². Algunas películas consagradas a la ciudad de México, por ejemplo *Esquina bajan*, de Alejandro Galindo (1948), que exhibe recorridos variados en muchos tipos de transporte por la capital, y *Lola*, de María Novaro (1989), que muestra a la

¹ Una exposición más amplia de esta investigación se encontrará en el libro de Néstor García Canclini, Alejandro Castellanos y Ana Rosas Mantecón *La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos*. México, 1940-2000, México, Grijalbo-UAM, 1996.

² Rafael Argullol, "A cidade-turbilhão", en *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, 23, Río de Janeiro, 1994, p. 59-68.

protagonista y su hija recomponiendo en viajes extensos las zonas de la ciudad afectadas por los sismos de 1985, confirman esta capacidad del relato fílmico. La fotografía, en cambio, se parece a las percepciones aisladas y acumulativas de los habitantes de grandes ciudades, que desconocemos la ciudad entera y ya ni creemos que sea posible abarcarla, nos instalamos en micrópolis y recorremos fragmentos de las micrópolis de otros.

En alguna medida, ese carácter fragmentario de las experiencias urbanas parece superarse y, sin embargo, persiste en los viajes. Los embotellamientos, incidentes y fatigas que experimentamos al viajar nos incitan a construir interpretaciones sobre los cambios de la ciudad. ¿En qué se diferencian esas imágenes subjetivas y fragmentarias de los diagnósticos globales y los programas destinados a mejorar el transporte en la ciudad de México o controlar la contaminación? Una diferencia reside en que los programas y discursos gubernamentales parecerían ocuparse de la ciudad en su conjunto. Por ejemplo, se ha expandido el metro, que transporta diariamente casi a cinco millones de personas y se trata de desestimular el uso de los casi tres millones de automóviles. Sin embargo, conocemos las limitaciones y los fracasos del transporte público. La reciente encuesta sobre origen y destino de los viajes en el área metropolitana, realizada por INEGI³, revela en qué grado el espacio urbano está privatizado y organizado para la apropiación

³ Encuesta de origen y destino de los viajes de los residentes del Área Metropolitana de la ciudad de México, INEGI, 1994.

privada: nos informa que los habitantes usamos diariamente 3.252.000 lugares para estacionamiento, 4.7% de los cuales son públicos, 57.2% privados y 38.1% se sitúan en las vías públicas. Una de las preguntas más atractivas para hacernos hoy es cómo se reorganizan lo público y lo privado en el pensamiento de quienes circulan por la urbe, en las estrategias y las astucias con que nos movemos, en las interpretaciones con que tratamos de entender por qué la ciudad se ha transformado de esta manera.

Para explorar estos temas trabajamos con imágenes de fotos y películas⁴. Seleccionamos fotos de los años cuarenta y cincuenta, cuando la ciudad de México tenía entre un millón y medio y dos millones y medio de habitantes, el momento en que se inician la expansión industrial, las migraciones masivas desde la provincia y la modernización del habitar. También recorrimos archivos de fotografías de los diez últimos años, y trabajamos con Paolo Gasparini fotografiando los viajes por la capital y otras escenas conexas, elegidas en forma personal y también tomando en cuenta las investigaciones sistemáticas hechas por antropólogos y sociólogos del Programa de Estudios sobre Cultura Urbana de la Universidad Autónoma Metropolitana. De todo ese material, escogimos 12 fotos del primer período y 40 del más reciente

⁴ Aquí me limito a la presentación del material fotográfico. El estudio de los filmes y la interpretación de las opiniones de los grupos ante los mismos estuvo a cargo de la correalizadora de esta investigación, Ana Rosas Mantecón.

para centrar el análisis en la variedad de medios y experiencias de la ciudad contemporánea, dejando las imágenes del pasado como contraste. Escogimos fotos y películas que evidencian la continuidad de algunos medios de transporte (autobuses, coches, carros precarios para llevar alimentos) y otras que marcan las diferencias (el Metro, que comenzó a operar en 1969, autos de modelos recientes).

También colocamos imágenes que revelan cambios en los motivos por los cuales se viaja y en las condiciones en las cuales se hace. Esta confrontación entre pasado y presente dio lugar a observaciones interesantes, por ejemplo a propósito de la transformación más significativa para la mayoría de los grupos: la expansión de los vehículos. La foto de una pareja caminando sola por un amplio *boulevard*, rodeada únicamente por árboles, fue interpretada por uno de nuestros entrevistados como algo que no puede ocurrir sino en la noche; pero en seguida otro agregó que la escena era antigua porque actualmente, aunque fuera de noche, habría coches estacionados.

Propusimos estas 52 fotografías a 10 grupos de enfoque formados con personas que viajan intensamente por la ciudad. Partimos de la hipótesis de que las percepciones sobre los viajes estarían más elaboradas en los que tienen por actividad habitual, diaria, el circular por la ciudad. En cuanto al criterio de selección de los viajeros, supusimos que las estructuras cognitivas, perceptivas e imaginarias podrían presentarse diferenciadas según las ocupaciones por las cuales se viaja. Por lo tanto, integramos los grupos reuniendo a los



Paolo Gasparini, 1994.

entrevistados por este indicador: repartidores (de alimentos, cigarros, pilas y enciclopedias), vendedores ambulantes, policías de tránsito y taxistas. Debido a que estas ocupaciones dieron un perfil socioeconómico y educativo medio-bajo, formamos un grupo de estudiantes universitarios que viven lejos de su centro de estudios, y otro con personas de edad media (30 a 50 años) y clase media-alta, cuyas ocupaciones de venta, promoción, seguros, etc. les exigen desplazarse frecuentemente por la ciudad.

Organizamos el trabajo con los grupos en sesiones de dos horas, en torno de una mesa grande, donde se exhibían las fotos y cerca de la cual se proyectaba el video. Al comienzo, pedimos a los integrantes de cada grupo que relataran brevemente, en 2 ó 3 minutos cada uno, un día normal de sus viajes por la ciudad. Luego, les mostrábamos las 52 fotos y les pedíamos que seleccionaran las diez que les parecían más representativas de las maneras en que se viaja por la ciudad y del significado que tiene viajar para los habitantes de la capital. Sugeríamos que eligieran fotos de las distintas épocas y, si encontraban continuidades o diferencias, explicaran en qué consistían. Esta tarea generó siempre un activo diálogo entre los participantes sobre la experiencia vivida respecto a lo que hacen cuando viajan por la ciudad, lo que conocen de ella y cómo se imaginan lo que desconocen, cómo caracterizan los diferentes rumbos de esta urbe y cómo se orientan por ella. Nuestra intervención se limitaba a propiciar que todos intervinieran y agregar ocasionalmente alguna pregunta que activara la discusión sobre las fotos o

la argumentación entre posiciones divergentes. Finalmente, preguntábamos por qué lugares de la ciudad les gustaba viajar, por cuáles no, y si creían que faltaban fotografiar otras situaciones relacionadas con los viajes.

¿Es posible agrupar a los diversos tipos de viajeros como si sus discursos pudieran integrarse en una visión global sobre la ciudad de México? Siendo aún más estrictos, ¿pueden sumarse en un solo discurso grupal las voces de seis u ocho participantes que — pese a tener ocupaciones semejantes— proceden de zonas diversas de la ciudad y conforman sus experiencias urbanas también en ámbitos distintos de su trabajo?

La dispersión de las fotos seleccionadas hace evidente las dificultades de un análisis generalizador: sólo dos imágenes, la de Nacho López que muestra a varios hombres pujando para subir a un autobús, y la de Paolo Gasparini, donde se ve el periférico repleto de coches y algunos vendedores situados en medio de esta vía “rápida”, fueron elegidas por ocho de los grupos. Otra imagen, la de una manifestación política por la avenida Reforma, con el monumento a El Ángel en el centro, fue seleccionada por seis grupos. De las 49 restantes, resultaron escogidas por los distintos grupos, lo cual revela una diseminación de las preferencias.

Hay que decir, sin embargo, que las discrepancias acerca de cuáles fotos eran más representativas fueron atenuándose dentro de cada grupo por un proceso de discusión e intercambio de argumentos. En algunos casos, las decisiones

tuvieron que tomarse por mayoría, pero hubo un trabajo grupal que fue construyendo el resultado. Cuando las entrevistas son individuales sólo permiten conocer la información, opiniones, léxico, recursos estilísticos y puntos de vista de una persona. Sin embargo, al realizar entrevistas en grupo, además de lo anterior, emerge una suerte de conversación grupal. Como anota Pablo Vila en su estudio sobre identidades en la frontera México-EUA, realizado también mediante entrevistas grupales a partir de fotos, una de las ventajas de esta técnica sobre las entrevistas individuales es que la dinámica grupal reconstituye formas de interacción y elaboración habituales en la sociedad: “en el contexto colectivo proporcionado por el grupo, la foto dispara un proceso social, en el cual los participantes generalmente construyen un tipo de consenso (o al menos verbalizan sus desacuerdos) acerca del significado de la fotografía, a menudo sobre la base de interpretaciones inicialmente contradictorias de la imagen. Al hacer esto, reproducen los mecanismos de construcción del sentido común en la vida diaria, que son siempre colectivos, nunca individuales”⁵.

⁵ Pablo Sergio Vila, *Everyday life. Culture and Identity on the Mexican-American Border*. The Ciudad Juárez-El Paso Case, tesis de doctorado presentada en la Universidad de Texas en Austin, agosto de 1994, p. 29.

Para qué se viaja por la ciudad

En la selección de fotos representamos diversos tipos de viajes, con finalidades a veces evidentes, a veces ambiguas, o conteniendo varias superpuestas. Quisimos que el discurso visual fuera polisémico, más abierto que el de una encuesta o una entrevista dirigida.

Las fotos escogidas sugirieron a los grupos que se viaja para ir al trabajo, y para trabajar mientras se viaja; para esperar conseguir trabajo; para vender y comprar; para informarse y usar servicios (educativos, bancarios, culturales); para encontrarse con otros; para comer, pasear y divertirse; para realizar manifestaciones de protesta política y de celebración deportiva o religiosa; para salir de la ciudad, para comunicarse dentro y fuera de ella.

Casi todas estas formas de viaje fueron identificadas y valoradas por los diversos grupos, aunque, como veremos, seleccionaron las que juzgaban principales con criterios diferentes. En general, los entrevistados se atuvieron al sentido más literal de viajar. Algunos, desconcertados, preguntaron qué tenían que hacer en este conjunto las imágenes que aludían a sentidos más indirectos o metafóricos del viaje, como las comunicaciones (teléfonos, antena parabólica).

Predominaron en la selección y en los relatos suscitados por las fotos los viajes hechos por razones de trabajo. Esto fue condicionado, en parte, porque los entrevistados fueron escogidos en ocupaciones que requieren viajar. Pero también corresponde al carácter obligado que suelen tener los viajes en medio del tráfico denso, la contaminación y

otras incomodidades urbanas a las que todos los grupos se refirieron.

En un estudio previo sobre consumos culturales en la ciudad de México encontramos que la apropiación del espacio urbano en el tiempo libre —y por tanto los viajes “por placer”— están restringidos por las enormes distancias que se debe atravesar para llegar a un teatro, un cine o un estadio, y por los esfuerzos que implica trasladarse en una ciudad donde la expansión de la mancha urbana creció más rápido que el transporte y los equipamientos culturales. La mayor parte de aquella muestra, realizada en 1500 hogares, representativos del conjunto de la población, manifestó preferir usar el tiempo libre para quedarse en la casa. Aun quienes dijeron salir con más frecuencia —los solteros, los jóvenes, los de mayor escolaridad y con ocupaciones que suponen largas horas de “encierro” en su trabajo— lo hacían pocas veces y constituían una minoría. Observamos que el repliegue en la vida doméstica era favorecido también por la diseminación de los medios electrónicos de comunicación que llevan el entretenimiento y la información a domicilio: estos medios se difundieron masivamente en la segunda mitad de este siglo, en el mismo período en que se aceleró la expansión demográfica y espacial de la capital mexicana.

Mientras el anárquico crecimiento urbano desarticulaba las partes de la ciudad y dificultaba las travesías, la radio y la televisión fueron enlazando a los habitantes con informaciones y programas de participación que hacen posible

“viajes audiovisuales” por lo que ocurre cada día en la megalópolis⁶.

En las entrevistas grupales que aquí presentamos, el gusto por viajar, el viaje por gusto, es mencionado por muy pocos participantes. “A mí me gustan los carros”, “me gusta andar en la calle”, dicen algunos taxistas, sobre todo si se puede “tener esta satisfacción y esta calma de poder trabajar cuando yo quiera”. Los vendedores ambulantes también disfrutaban la distracción que encuentran en espacios públicos y en el uso del tiempo administrado personalmente: “es más desahogado que estar en una empresa encerrado y estar obligado a la tarea que le encomiendan”. No significa que no deban hacer esfuerzos, ya que son precisamente estos sectores populares, sobre todo los que carecen de coche propio, por ejemplo los repartidores, quienes dicen despertarse más temprano (entre las 4 y 6 de la mañana), para llegar a tiempo a la empresa u ocupar su lugar de venta.

Para la mayoría viajar por la ciudad es una obligación agotadora, que prefieren evitar cuando el trabajo no lo exige. “A lo mejor hay cosas importantes que disfrutar, museos, pero tenemos la idea de que estar en la ciudad es estresarte, es cansador, preferimos no salir o estamos encerrados en el trabajo o encerrados en la casa descansando, a lo mejor viendo



Paolo Gasparini, 1994.

⁶ Néstor García Canclini y Mabel Piccini, “Culturas de ciudad de México: símbolos colectivos y usos del espacio urbano”, en *El consumo cultural en México*, México, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, 1992.

televisión". El equivalente del encapsulamiento doméstico frente a los medios electrónicos en el proceso de transitar por la ciudad, fue señalado en la foto tomada a alguien que viaja con *walkman*: "una forma de aislarse del tráfico, de relajarse". Esa escena se halla tan incorporada que fue descrita como "una imagen muy clásica".

En los sectores con mayor nivel educativo se valora más el "ir al centro", visitar "tantas iglesias, tantas calles y casas tan antiguas". Pero los paseos y la contemplación estética de "las partes bellas de la ciudad" se asocian con las fotos del pasado y se sitúan en relatos de lo vivido hace varias décadas.

Además del "caos vehicular", se acusa de haber arruinado el placer de transitar por la ciudad a la contaminación y, en los grupos medios y altos, a los migrantes, los vendedores ambulantes y otros sectores populares. "Uno evita las colonias populares... donde no hay forma para hacer agradable la vista". Por eso, rechazan las fotos de "la indita pidiendo dinero", los niños tirados en una plazoleta junto con una escultura, esas imágenes que representan "el país tercermundista".

A diferencia de las experiencias que se tienen en la casa y el barrio, donde se elige el entorno de acuerdo con el nivel económico de los residentes, los viajes obligan a confrontarse con sectores muy diversos. Por lo tanto, los viajes son situaciones reveladoras de cómo se confrontan las prácticas divergentes en la vida de la ciudad, cómo se imaginan en forma diversa las explicaciones de los males urbanos. Todos coinciden en que se han incrementado el tráfico, el desorden y la

inseguridad, pero seleccionan distintas fotos para identificar esos problemas y, aun cuando prefieren las mismas imágenes, construyen interpretaciones distintas.

En rigor, no hay interpretaciones compartidas por todos. La mayoría se muestra desconcertada por los cambios negativos de los últimos años que han vuelto peligrosa, contaminada y caótica la ciudad. Una de las transformaciones invocada con más frecuencia para explicar estos males es el incremento de migrantes. Hay quien comprende, con una perspectiva más estructural, que "el sistema nos tiene tan apretados que hace que la gente de provincia emigre hacia la capital a buscar el medio de sustento". Pero, varios afirman que no se puede venir así, viajar a la gran ciudad "a ver si corren con suerte", "la verdad es que son gentes que no están preparadas". El desempleo es visto por algunos como consecuencia de "la crisis", pero otros lo atribuyen al exceso de migrantes y a su falta de habilidad o esfuerzo para insertarse en la gran urbe.

Una de las diferencias notorias entre los entrevistados aparece al confrontar las narraciones policiales con las de los restantes viajeros. Cuando los grupos ya citados se referían a los factores que entorpecen los viajes y provocan peligros mencionaban, entre ellos, la corrupción, y algunos aludieron a los policías como ineficientes, cómplices o directamente responsables de asaltos. En rigor, más que relatos de hechos, escuchamos relatos de sospechas: "era un Tsuru rojo y tenía los cristales polarizados", "me interrogaron los judiciales, me preguntaron cómo había estado la situación, lógicamente lo

conocían y sabían quién era, pues era un compañero que no estaba”. Si bien es habitual que las interpretaciones de las fotos y los relatos de viajes presenten una tensión entre lo real y lo imaginario, en lo referente a la inseguridad y, sobre todo, a las intervenciones policiales, las narraciones se presentan como relatos de lo imaginado pero que serían, por el propio carácter encubierto de los hechos, el único modo de aludir a lo real.

En tanto, los policías presentan una visión clara, segura, de cuál debe ser el orden de la ciudad y de sus viajes. Describen sus acciones como rutinas precisas destinadas a que todo funcione: “El trabajo consiste desde temprano en salir a recorrer las vías principales, por decir Tlahuac, Periférico, para evitar que haya algún congestionamiento, un percance, un carro descompuesto”. Su tarea es asegurar la normalidad, algo tan sencillo como “que los conductores se apeguen al reglamento de tránsito”. A diferencia de los demás diagnósticos, sostienen que “el problema de la vialidad no es que falten calles, no es que falte más transportación”; más bien lo “que hace falta es mucha educación vial”.

La ciudad entera es mirada por los policías, del mismo modo que por los taxistas, los repartidores y los vendedores ambulantes, como un espacio por donde se viaja. Pero la visión policial del viaje no es la de una sucesión de complicaciones o trastornos indeseables, como en los otros actores, sino de un lugar donde pueden esperarse transgresiones e irregularidades.

Por eso, la elección de los policías se concentró en las fotos de manifestaciones políticas y deportivas, coches estacionados sobre la banqueta, puestos de periódicos que obstruyen la circulación de los peatones, niños acostados en una glorieta que “afean” la escultura y la fuente de agua, el Periférico lleno de autos entremezclados con vendedores ambulantes. Cuando preguntamos por las imágenes urbanas representativas que faltaban, mencionaron “las manás [que] van a dejar a los niños a las escuelas y se estacionan en doble, hasta en tercera fila”, los microbuses que hacen lo mismo, “las mujeres que se van pintando en el carro o los conductores que van leyendo el periódico”, cuando “están hablando por el celular y está el semáforo en siga”, “cuando la gente está cruzando abajo del puente peatonal en la vías rápidas”, “las colonias populares que tienen pintarrajeadas las paredes con palabras soeces”. En suma, lo representativo es lo que transgrede “el orden de la vialidad”, y “las buenas costumbres”.

Tácticas, transacciones y desvíos

Los taxistas, los vendedores, y la gente de clase media hablan de lo que significa la corrupción de los policías para el tránsito; los estudiantes dicen que “siempre que viajas esperas que no te pare un policía”. En tanto, los policías se refieren a las irregularidades de los choferes de taxis y de “los propietarios de casas-habitación, por lo menos en Las Lomas, donde piensan que también son dueños de su banqueta y suben los vehículos, y no permiten que pase absolutamente ni el peatón”.

Más allá de las acusaciones recíprocas, otros comentarios de estos grupos permiten interpretar esos comportamientos irregulares como tácticas usadas por viajeros, tanto policías como civiles, para conseguir circular, estacionarse, llegar más o menos a tiempo, en una megaciudad compleja que atasca a la gente y los coches. Impide, en suma, apropiarse del espacio.

Los taxistas se pasan los semáforos y los policías “les piden cuota”. Si el coche y el negocio ambulante no encuentran lugar, recurren a la vereda. Si el peatón está apurado, no se molesta en dar el rodeo para subir al puente cuando cruza el eje vial. Quizá más que de estrategias, se trata de tácticas, porque estos diálogos sugieren no tanto la búsqueda de soluciones para que todos viajen mejor sino la invención constante de pequeños arreglos personales y transacciones sólo pendientes del sentido inmediato. Una estrategia implicaría situar la propia conducta en la búsqueda de mayor racionalidad en la vida urbana, que hiciera posible una mejor gestión de dificultades semejantes. Las tácticas, en cambio, como anota Michel de Certeau, son “operaciones multiformes y fragmentarias” que no buscan producir cambios estructurales⁷. Por eso, este autor sostiene que la táctica es “una victoria del lugar sobre el tiempo” y que “lo que ella gana no lo guarda”. Sin embargo, las experiencias urbanas que registramos

⁷ Michel de Certeau, *L'invention du quotidien*. 1. *Arts de faire*, París, Union Général d'Éditions, 10/18, 1980, p.15 y 19.

revelan que a veces los aprendizajes se acumulan: con la sucesión cotidiana de estas pequeñas tácticas se va construyendo un tipo particular de ciudadano que contribuye a la reproducción de la desigualdad sistémica y a legitimar la corrupción.

En los momentos de mayor soltura en las conversaciones, algunos participantes enunciaron con claridad estas tácticas y las expusieron como modos de acomodación del pensamiento a adversidades difícilmente controlables. La amenaza de la contaminación, por la cual se piensa que “es suicidarse si vas a correr”, se atenúa si “lo podemos ver de esta forma: la contaminación, los alimentos, todo es una forma de intoxicación, y al sudarlo tantito es una forma de desintoxicarnos. Sí, recibimos algo de eso, pero lo que estamos sacando afuera es lo que nos hace sentirnos mejor”.

Estas interpretaciones fantaseosas son estimuladas, en cierto modo, por el carácter demasiado vasto y complejo de lo que sucede en la gran ciudad. Así como para alcanzar los objetivos de los viajes hay que usar desvíos o atajos, convivir con los problemas que parecen irresolubles incita a ensayar tácticas del pensamiento, “resolver” en lo imaginario, hacer “sentir” habitable un entorno hostil. Importa menos saber cómo funciona efectivamente la sociedad que imaginar algún tipo de coherencia que ayude a vivir en ella.

El trabajo con los grupos mostró que la apropiación fragmentaria del espacio urbano lograda en los viajes lleva a concebir “soluciones” a los problemas viales que se ubican, como juegos de lenguaje, en el sentido de Wittgenstein, entre lo

real y lo imaginario, entre lo que se sabe y lo que se supone, entre lo que es bueno para cada uno y cómo cada uno se va acomodando para convivir con lo que le toca. Es significativo que casi no haya habido referencias a soluciones estratégicas. El imaginario de los viajeros es un imaginario de tácticas, de corto plazo. Además, revelaban escasa información sobre lo que los técnicos, los urbanistas, los políticos y el periodismo vienen diciendo en los últimos años acerca de lo que habría que cambiar en la ciudad. La mayor parte de las propuestas de los viajeros fueron educativas o morales, apelaciones a la responsabilidad individual.

“Más educación vial para que todo sea con más responsabilidad y más eficiencia” fue la demanda principal de los policías y de los sectores medios. Ambos grupos sugirieron que la gente viva más cerca de sus trabajos. Los participantes de clase media, quienes más criticaron la llegada masiva de migrantes de provincia, fueron los que invocaron la solidaridad nacional: “si tuviéramos un país unido, si nos ayudáramos unos a otros, otra cosa sería”... “Somos muy egoístas: ¡Ay! ¿Yo por qué me voy a quedar un día sin coche?”

Notas para posibles conclusiones

1. ¿Qué podemos saber luego de esta recorrida por lo que diez grupos de viajeros por la ciudad de México nos dicen de cómo se vive en ella? En cierta medida, son conocimientos que ya teníamos. Si comparamos los discursos generados ante estas fotos con los datos duros sobre la urbe, las cifras de su crecimiento demográfico y espacial, la multiplicación y

complejidad del transporte, las dificultades para desplazarse en espacios públicos y la tendencia a recluirse en la vida doméstica, la información reunida aquí agrega poco. Pero si eso es lo que queremos saber, no es éste el procedimiento para buscarlo.

Las investigaciones cualitativas son útiles para acceder a las formas en que diferentes sujetos —y grupos de sujetos— viven esas condiciones “objetivas”, construyen sus mundos privados en relación con las estructuras públicas. Una vasta zona de esos mundos privados es imaginaria, y por eso resulta comprensible que se manifieste no tanto cuando se hacen encuestas y se busca sumar generalidades como cuando se muestran imágenes y se invita a contar lo que cada uno ve y fantasea a partir de ellas.

Quizá lo que hemos podido conocer, ante todo, con este procedimiento, es que gran parte de lo que acontece en la ciudad, aun lo que más nos concierne, es incognoscible. Un riesgo de quienes nos dedicamos a reunir información sobre una gran ciudad es olvidar que para la enorme mayoría la urbe es un objeto enigmático, y para vivir en ella la gente elabora suposiciones, mitos, articula interpretaciones parciales tomadas de distintas fuentes, con todo lo cual se arman versiones de lo real que poco tienen que ver con lo que podrían decir las versiones llamadas explicaciones científicas.

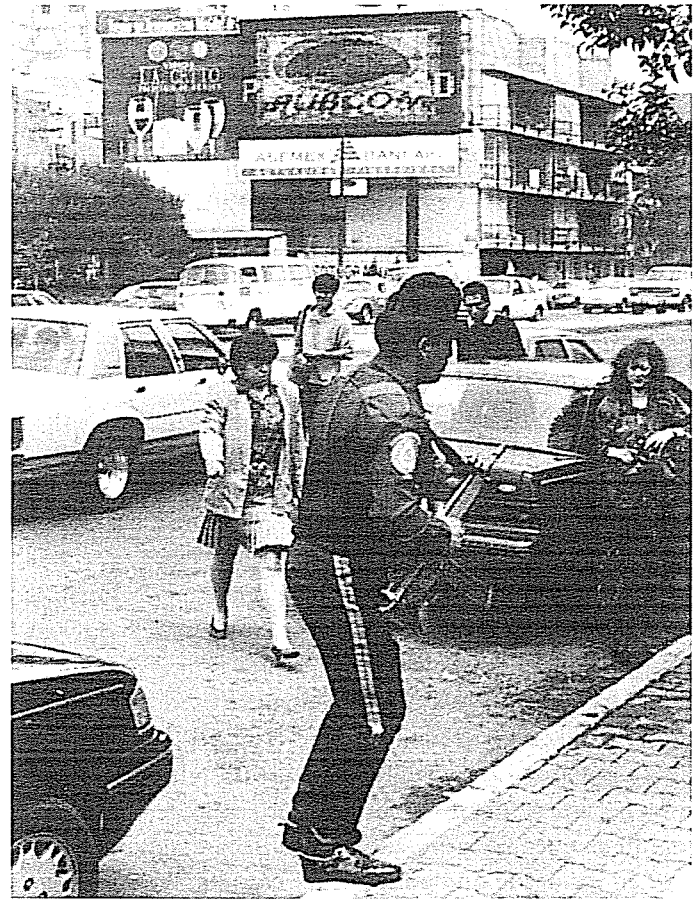
Esta distancia, este desacuerdo, entre los imaginarios privados y las explicaciones públicas es mayor en una megalópolis tan difícil de abarcar. Por eso, con la suma de los imaginarios

(aunque trabajáramos no con 10 sino con 100 ó 1,000 grupos) sería imposible construir croquis estadísticamente representativos de los viajes (reales e imaginarios) por la ciudad, ni de los cruces multiculturales, ni de los sinuosos estereotipos que unos grupos se hacen sobre los otros y con los cuales orientan sus conductas. Al tratar estos asuntos con métodos cualitativos sólo podemos arribar a otro nivel de conocimiento, que fue brevemente anunciado hace unos años por Frederic Jameson en uno de los textos fundacionales del pensamiento posmoderno⁸.

Jameson se refería a la obra clásica de Kevin Lynch, *La imagen de la ciudad*⁹, donde este autor se preocupaba de que en las grandes urbes los habitantes se alienen al ser incapaces de representarse (mentalmente) su propia posición dentro de la totalidad en que viven. Carentes de las señales tradicionales, como monumentos y límites naturales, se sienten desconcertados cuando deben abarcar zonas muy heterogéneas o demasiado parecidas, tréboles de viaductos y autopistas. La desalienación requeriría, según Lynch, reconquistar el sentido de los lugares y construir o reconstruir conjuntos de interrelaciones susceptibles de ser retenidos en la memoria.

⁸ Frederic Jameson, "El posmodernismo o la lógica cultural del capitalismo tardío", Casa de las Américas, 155-156, marzo-junio de 1986, p. 141-173.

⁹ Kevin Lynch, *La imagen de la ciudad*, México-Barcelona, Gustavo Gili, 1984.



Paolo Gasparini, 1994.

Esta concepción mimética de las correspondencias entre representación y realidad, entre mapas y ciudades, que tantas críticas recibe en las concepciones posestructuralistas, se vuelve particularmente insostenible si lo que estamos tratando son las relaciones imaginarias que todos tenemos con las estructuras urbanas. ¿Dónde está el sujeto, el grupo, el grupo de investigación o el Regente, capaces de alcanzar una visión de la ciudad como un todo completo? Los actores nos movemos en la megalópolis con "operaciones precartográficas" (así las llama Jameson) y sus resultados apenas pueden convertirse en itinerarios, no en mapas; "son diagramas organizados alrededor del viaje todavía centrado en el sujeto o el viaje existencial", y que indican "oasis, cadenas montañosas, ríos, monumentos". Esta clase de itinerarios se parece a la "carta marina o portulans, donde se señalan los rasgos de la costa para uso de los navegantes del Mediterráneo, que rara vez se aventuraron a salir al mar abierto"¹⁰.

Tampoco los investigadores sobre la ciudad disponemos del mapa global que a los demás les falta. Quizá la diferencia sería que tenemos algo así como una aspiración controlada a los mapas. No a uno que abarcara todo, sino a un conjunto de cartas de navegación, y asimismo, la preocupación por elaborar procedimientos que permitan distinguir algunos referentes y estructuras "reales" de los mapas cognitivos que cada grupo de viajeros urbanos se construye, y entender desde qué posiciones y con qué tácticas se los

¹⁰ Frederic Jameson, op. cit., pp. 171-172.

traza de ese modo. No se trata de elaborar un mapa objetivo de los imaginarios, sino confrontar las cartas de navegación imaginarias, las narraciones que diversos sectores hacen de sus itinerarios por la ciudad, con los mapas de los planificadores y los sociólogos urbanos.

2. Establecer qué sectores tienen y por qué tales mapas, y por qué tales otros poseen menos, y, sobre todo, por qué esos mapas buscan, más que el conocimiento preciso, operar como cartas que ayuden a viajar por ciertas zonas de la ciudad y evitar otras, resulta de valor para elaborar políticas y decisiones prácticas. Quizá también para repensar lo que hoy puede significar el arte urbano. Si los viajes son un tipo de recorridos donde se organiza gran parte del sentido (común) que la ciudad tiene para los sujetos, por tanto de su cultura urbana, deben ser importantes para la constitución de lo que suele llamarse cultura política y ejercicio de la ciudadanía.

No podemos, evidentemente, limitarnos a lo que los habitantes nos dicen en tanto viajeros para llegar a conclusiones sobre estos temas. Algunos habitantes de la ciudad también constituyen y manifiestan su cultura política y su desempeño ciudadano a través de partidos, movimientos sociales, elecciones y consultas. Pero muchos otros se relacionan con la vida urbana más bien como usuarios de medios de transporte y de comunicación electrónica, de centros comerciales y culturales, de lugares para comer, pasear y divertirse.

La información y las interpretaciones sobre las necesidades y los males de la ciudad que obtuvimos entre los viajeros,

así como otros estudios referidos a aspectos no explícitamente políticos de la cultura urbana, revelan cartas de navegación muy diferentes de las que suelen manejarse cuando se convoca (políticamente) a la población a participar en la solución de los problemas de la ciudad. Las entrevistas con fotos nos dejan un tipo particular de información: un conjunto de tácticas, desvíos y fantasías que constituyen una cultura urbana y una cultura política, o sea lógicas ancladas en lo práctico, formas de imaginación y resignación que se manifiestan como modos de pensar la política en la ciudad, la ciudad como objeto (posible o imposible) de políticas.

Las fotos, decíamos antes, ofrecen imágenes discontinuas. Pero con esos fragmentos los fotógrafos y también los viajeros comunes pueden armar relatos múltiples. Esas narraciones revelan varias culturas urbanas, que se expresan en diversos tipos de culturas políticas. En general, los entrevistados se enorgullecen de las iglesias antiguas y otros monumentos coloniales del centro histórico. Pero los sectores medios y altos se quejan de que la complejidad actual de la ciudad les dificulta gozarlos, por lo cual ubican ese placer en relatos del pasado. También protestan contra otros resultados de la modernidad: la contaminación, los migrantes populares que extendieron desmesuradamente la urbe y la "afearon" con sus casas de autoconstrucción y puestos de venta improvisados.

Los enormes espacios virtuales que quedan entre foto y foto permiten que cada viajero-espectador los llene de

maneras diversas. Una estética de la discontinuidad se alía con la experiencia de la fragmentación urbana para facilitar una relación creativa con las fotos. Pero tal vez por eso las narraciones de los viajeros se parecen poco a los diagnósticos "objetivos" sobre la ciudad. La falta de planificación, de un diseño racional del crecimiento urbano, que en la bibliografía sobre la ciudad de México se considera clave de sus deficiencias, casi no aparece en los comentarios. Se elogia vagamente "los avances modernos" -el Periférico, el Viaducto, el Metro-, pero los ven como hechos aislados y algunos como eco de "la influencia extranjera" que "ha hecho que progreseemos". Predomina el desconcierto ante una ciudad que se modernizó y al mismo tiempo se volvió más insegura, contaminada y caótica: ¿qué modernidad es ésta en la que "nuestro nivel de vida ha subido y el nivel adquisitivo ha bajado"?

Ante la dificultad de entender la estructura de estas contradicciones, se sitúa la culpabilidad en grupos particulares: los migrantes sin preparación para vivir en la gran ciudad, las manifestaciones políticas que entorpecen el tránsito, el exceso de coches (aunque nadie menciona responsables), la corrupción de los policías, los dueños y dueñas de autos que los estacionan en tercera fila. Una cultura urbana construida como casuística engendra una cultura prepolítica, donde más que causas sistémicas se identifican culpables aislados.

3. Es lógico que ante esta baja percepción de los problemas estructurales de la ciudad y de los viajes, tampoco se

preste atención a cuestiones que requieren un nivel alto de abstracción y que son relativamente recientes. Sólo los grupos de mayor nivel educativo hablaron de las fotos con antenas parabólicas, letreros y periódicos en inglés, como síntomas de la interconexión con el mundo. De algún modo, la importancia que tiene la inserción de la ciudad en la globalización para sus habitantes estuvo presente en las referencias a Nueva York, Los Ángeles, Japón y China. Pero también este horizonte internacional, como la visión hacia adentro de la ciudad, está hecho de casos sueltos, sobre los que se cuenta con poca información.

Hay acuerdo, al menos, en que los viajes son centrales en el tiempo y el espacio urbanos. Podría decirse que esta percepción de los entrevistados coincide con la de algunos especialistas, para los cuales el viaje es hoy núcleo de la vida urbana tanto como la casa. La ciudad se impone como unidad indisoluble de "morada-viaje", en el sentido en que la pensó desde principios de siglo Walter Benjamin y en que recientemente comenzó a considerarla James Clifford en su análisis del viaje como parte del objeto de estudio antropológico¹¹.

Sin duda, esto es particularmente evidente en una megalópolis, un lugar que se siente ilimitado, donde las largas travesías de cada día hacen reflexionar lo que escuchamos

¹¹ James Clifford, "Traveling Cultures", en Lawrence Grossberg, Cary Nelson y Paula Treicher (eds.), *Cultural Studies*, Nueva York-Londres, Routledge, 1992, pp. 96-112.

intereses públicos. Sólo una acción muy enérgica desde las sociedades podrá".

Preguntas

— ¿Cómo se concilia la afirmación de que las grandes ciudades fomentan el encierro en la vida familiar con la gran cantidad de personas que se ve en las calles de México?

— García Canclini: Es difícil a veces explicar la coexistencia de formas diversas de uso de la ciudad. Efectivamente, una objeción que nos han hecho quienes han visitado la ciudad de México es por qué le damos tanta importancia al repliegue en la vida doméstica si se ve tanta gente en las calles. Los dos hechos son verdaderos. Se necesita, como en otras ciudades, viajar mucho, ocupar el espacio público, pero a la vez, cuando no se tiene la obligación de hacerlo para trabajar, para llegar a algún lugar, uno trata de replegarse, de no salir. Esto se aprecia también a propósito de lo que no se hace en la ciudad: "Sí, me perdí tal película, porque no quería viajar hasta allá", "Hace tanto que no voy a ver a mis padres porque viven en la otra punta de la ciudad, y son 30 o 40 kilómetros". Una distinción básica que elaboramos en el libro publicado sobre esta investigación es entre los viajes por obligación, que son diarios y a menudo extensos, y los viajes por placer, que suponen otros usos del espacio público.

— ¿Cómo influyó el sismo de 1985 en el desarrollo de la conciencia ciudadana?

— García Canclini: Notoriamente. Antes del 85 no había conciencia general sobre el desastre de la ciudad. Ahora hay un debate amplio en los medios y en los movimientos populares, que comenzaron a existir, muchos de ellos, por razones pragmáticas: había que reconstruir, había que lograr viviendas para quienes las habían perdido. En los días inmediatos al sismo, hubo 300,000 personas, en su mayoría jóvenes, que circulaban de un lado a otro por la ciudad; habían colocado en sus coches particulares cruces rojas y blancas, y daban auxilio, o veían qué se podía hacer. Ese movimiento inmediato tuvo una continuación en organismos de damnificados, gente sin habitación, y en una conciencia sobre los males de la ciudad que ha tenido efecto sobre cuestiones que no tienen mucho que ver con el sismo, como es la contaminación. Hasta el año 85 no se había hecho nada en favor de la pureza del aire. Dos o tres años después empezó a cambiar la composición de la nafta, colocaron convertidores catalíticos a los coches, se modificó el sistema de transporte público de pasajeros y se amplió mucho el Metro. El Metro crece en la ciudad de México a razón de unos diez kilómetros por año. En verdad, hay obras públicas importantes, pero se hacen tardíamente, cuando la ciudad ya está en un grado de deterioro serio.

— Yo sigo teniendo la pregunta de ayer: ¿cómo se entiende el renacimiento de la ciudad frente a esta creciente

hegemonía de esferas públicas minoritarias cerradas, protegidas, donde el intercambio y la interacción entre los múltiples otros, se hace cada vez más difícil?

— García Canclini: En parte se explica por estas acciones que acabamos de enumerar.

Aun ciudades que no han tenido sismos o grandes acontecimientos reveladores de sus miserias, también, por otras razones, han vuelto a pensar sobre sí mismas. Las razones son muchas y varían según las ciudades. Algunos autores señalan que la crisis de los grandes paradigmas ideológicos con los que se quería cambiar el mundo ha llevado a buscar unidades de análisis y de cambios más cercanos, como por ejemplo la ciudad en la que vivo. Otra línea de pensamiento promueve en forma mercantil a las ciudades, busca mejorarlas y renovarlas para "venderlas" internacionalmente como lugares seguros, habitables, "turistizables". En fin, hay varias razones por las cuales esto ha ocurrido, por intereses de mercado, por intereses políticos o por un crecimiento de la conciencia social. No es ninguna casualidad que varias ciudades latinoamericanas, como Buenos Aires y México, por primera vez estén pudiendo elegir a sus intendentes. Esto expresa el desarrollo de la conciencia social en un período de caída de los partidos, de la credibilidad ideológica, pero de reinserción de esa conciencia en nuevos espacios, uno de los cuales es el espacio urbano.

— Yo quería pedirle que ampliara un poco más sobre la metodología de trabajo que emplearon cuando trabajaban

en la constitución de los imaginarios a partir de los grupos focales.

— García Canclini: Conviene aclarar que esa no fue la primera parte de la investigación.

Llevábamos unos cinco años reuniendo documentos, haciendo investigaciones de campo y entrevistas, que luego permitieron llegar a una investigación cualitativa y con imágenes. El video y las fotos, el trabajo de antropología visual, fue posible después de una investigación ya asentada, con datos duros. Cuando uno descubre la insuficiencia de esos datos duros, de los datos macro, adquiere más sentido ocuparse de lo cualitativo. Creo que muchos tenemos experiencias personales en el sentido de que cuando se empieza a trabajar sobre una pequeña unidad sin entender mínimamente algunas coordenadas generales, se ve poco significado a los datos. Los datos adquieren sentido colocados en una red.

Otro problema metodológico se suscitó cuando seleccionamos por ocupación a los que más viajaban, o sea a choferes, vendedores ambulantes, policías de tránsito. Nos dimos cuenta que nos salía una muestra demasiado popular, y tuvimos que recurrir a otros sectores. Pero los grupos de nivel medio y alto no se dejan fotografiar. Ustedes vieron que hay pocas fotografías de la burguesía, y no es por que no haya burguesía en la ciudad de México. Tienen sus barrios y lugares de esparcimiento; pero es mucho más difícil entrar en esos lugares y que permitan registrarlos. También cuesta más lograr que



Christa Cowire. Palacio Legislativo, 1994.

ellos expresen lo que sienten al viajar y quieran interactuar con otros.

Por lo demás, las reglas son las básicas del trabajo con dinámica de grupos. La idea era provocar una expresión lo más libre posible, por lo cual colocábamos muy pocas preguntas. Primero: ¿cuáles son las diez fotos que más les gustan y les parecen representativas de cómo se viaja o cómo es la ciudad de México? Segundo: ¿Qué fotos faltan? Otra técnica fue empezar el trabajo con el grupo pidiendo que cada uno de los seis u ocho que lo formaban cuente en no más de dos minutos cómo es un día normal de viaje por la ciudad. Después, había un tiempo abierto para que el grupo tuviera su propia dinámica, y anotábamos cuál era esa dinámica y no sólo lo que decían. Se trataba de dejar que las imágenes ganaran aprovechando su menor condicionamiento que la pregunta verbal de la encuesta o de la entrevista: que su polisemia pudiera actuar.

— Es muy interesante construir desde este no-lugar, desde esta “cosa en marcha”, desde el “durante”, y pareciera que esta metodología que considera la discontinuidad y el recorte, signa un estilo, un perfil de investigador, un investigador en tránsito o en marcha, en peregrinación; y pensaba en un investigador que construye la historia desde este “voy para allá”, desde este decir “ya voy”, y qué pasa en el medio, como una especie de investigador del montaje, del “qué pasa en el medio”. ¿Se puede hacer una lectura de ese tipo?

— García Canclini: Sí, me gusta. Quizá yo haría un contraste entre la primera conferencia y el final de esta última, más abierto, que genera incertidumbre. Trabajar hoy en ciencias sociales y en humanidades es tabajar con esa incertidumbre. No hay estilos metodológicos únicos, de absoluta confiabilidad, que van a dar resultados seguros. Hay que usar varias aproximaciones y ver qué pasa con los hechos, qué nos pasa a nosotros en medio de eso. De algún modo, también estoy experimentando con ustedes hoy, pues quería ver por primera vez qué pasaba fuera de México con estas imágenes de México.

— Yo iba a hacer un pequeño comentario acerca de lo que vos trajiste de los no-lugares. A mí me parecía que si hay algo que es un lugar es lo que vivimos recién.

Pensaba esto porque creo que a todos nos debe haber pasado en algún momento por la cabeza cómo haríamos un relato así de nuestra ciudad. Por lo pronto, Buenos Aires no tiene esa densidad de lugar que tiene México, no tiene esa presencia en la historia, esa coexistencia de capas, que están allí presentes. Por otro lado, en un momento del texto, Monsiváis dice esa imposibilidad de México de renunciar al nacionalismo y esa imposibilidad de México de renunciar al americanismo, a la americanización, y yo decía, bueno, esta narración audiovisual que acabamos de ver es lo menos americanizable que uno puede imaginar como una narración. Ahora, ¿es posible una narración así de Buenos Aires? Me imagino que una narración así de Buenos Aires sería

mucho más americanizada que la que acabamos de ver. No sé si es posible mostrar el contraste así, en una ciudad como la nuestra; me parece que es distinto y que tiene mucho que ver con esa densidad histórica que tiene la ciudad y con esa coexistencia de capas, con esos rasgos de identidad que persisten, se combinan y se mezclan. Esta narración, además, que no está patrocinada por el Ministerio de Turismo de México, seguramente, no es parte de esta ciudad que quiere venderse; además, está elegida como un trayecto en Internet, es un trayecto donde pasamos varias veces por nodos pero que no va a ningún lado. A mí me gustaba esa imagen que vos diste: el investigador también es alguien que va para allá pero no sabe dónde es. Este es un recorrido en el que pasamos por un lugar pero no sabemos de dónde venimos ni a dónde vamos, ni cuál es el recorrido que nos está proponiendo. Creo que en ese sentido, uno de los hallazgos que nos impacta a nosotros del video es la posibilidad de mostrar esa densidad en la calle, sin recorrido prácticamente, solamente como experiencia.

— Con respecto a lo que se acaba de decir, a mí también, aunque no conozco México, cuando miraba el documental se me ocurría cómo podría ser ese documental sobre una ciudad como Buenos Aires, y yo decía: es muy distinto, no tienes esa ruina histórica en la cual está puesta México. Pero a mí se me ocurría todo el tiempo el tema de Buenos Aires, la reina del Plata, Buenos Aires la ciudad europea de América, y en eso mezcladas las madres de Plaza de Mayo en el medio, como

un monumento histórico a esta altura, y además creo que hasta la misma función que tiene el obelisco en el medio, un lugar de paso de todos los jueves, como que uno lo ha integrado al paisaje de Buenos Aires, así los miércoles en Congreso también, con los jubilados. Este tipo de cosas que, ahí disiento también con lo que se dijo, tiene muchísima densidad podría incrementarse con los monumentos históricos muy parisinos que tenemos dentro de Buenos Aires, mezclados con Caminito, con Puerto Madero a quince minutos de Caminito, las madres de Plaza de Mayo ubicadas, no sé, a diez minutos de la Bolsa de Comercio, todo ese tipo de cosas que también hacen muy denso a Buenos Aires. Hacer un recorrido por la costa llegando a lo que es ahora el Tren de la Costa, que pasa por los barrios más ricos de San Isidro y por las villas más pobres de San Isidro, de un lado y del otro del tren. Se me ocurría que, a pesar de que Buenos Aires no tiene esas ruinas históricas que hay en México, tenemos otras "ruinas", y una densidad muy, muy grande, una ciudad que se cree está integrada a Europa, porque somos del primer mundo, como dice el presidente, pero a la vez tiene todo esto de una ciudad muy latinoamericana, con este medio paso entre la modernidad y la posmodernidad, lo híbrido y todo eso.

— Me parece muy interesante lo que se acaba de señalar, porque siempre estamos buscando alguna verdad a la cual parecerse. El tema es: ¿cómo sería posible concebir un producto de esta naturaleza en la ciudad de Buenos Aires?. Yo creo que es impensable, precisamente por lo que decía ella,

o sea que la densidad histórica acá probablemente es otra. Necesitaríamos buscar otras pautas u otras maneras de ver, porque a lo mejor tenemos que ver otro tipo de cosas, tenemos otras historias, y nuestras ruinas son otras, y lo que pasa por la calle que ella acaba de describir es diferente. Me parece importante eso, como que probablemente para cada situación haya que inventar, como decía Néstor, una manera de investigarse, inventar una manera de mirarse según lo que se quiera mirar. Respecto del video yo quería preguntar si había algún tipo de propuesta o de posibilidad de estetización como estrategia para construir participaciones democráticas de otra naturaleza.

— García Canclini: Se mencionan dos cuestiones que no son fáciles de juntar.

Preguntaron si había una propuesta de estetización en el audiovisual, y si había una propuesta de participación, de difusión. Sí, las dos cuestiones estuvieron en el origen de nuestro proyecto: no hacer simplemente una investigación que se publica, se traduce en ponencias y queda dentro de un ámbito académico, como ahora estamos haciendo. Hubo la intención de hacer varios audiovisuales. Personalmente estuve relacionado con el que acabamos de exhibir y con otro video, pero hay una serie de videos que hicieron varios investigadores. Quien trabajó sobre la recepción de la radio, por ejemplo, hizo con sus alumnos un video sobre las formas de uso de la radio en el espacio urbano. Y otro sobre salones de baile. Hay una intención, así, de acceder a un tipo de

información no verbal y comunicarla visualmente. Creemos que las imágenes son estrategias de revelación y en cierto modo de organización de lo real, que hay que tomar en cuenta en una investigación. También se buscó comunicarse con otros públicos; efectivamente, estamos empezando a presentar esto en movimientos populares urbanos, en distintos lugares extra universitarios, y las respuestas son variadas. Como ustedes verán, es también un tipo de video que, si bien tiene ciertas claves interpretativas, no trata de dar consignas, no es el video político más habitual en América Latina que dice "esto está así por tales razones, y para salir de aquí hay que hacer este viaje ideológico y tomar conciencia de esto, esto y esto". La sensación de incertidumbre, de confusión, por momentos, de mezcla de la que tanto habla Monsiváis, corresponde a los intentos de ensayar múltiples aproximaciones. Creemos que no se puede encarar los problemas de una megaciudad con una sola planificación que sirva para todos y pretenda dejar todo resuelto. Ni tampoco se puede hacer investigación de esta manera. Entonces hay una voluntad estética, yo no se si estetizante, pero estética al menos, que quiero verla como parte de los objetivos de la investigación, y como parte de los variados caminos a explorar, y hay una intención también de buscar otros caminos para comunicar los resultados de los estudios y relacionarse con la participación social.