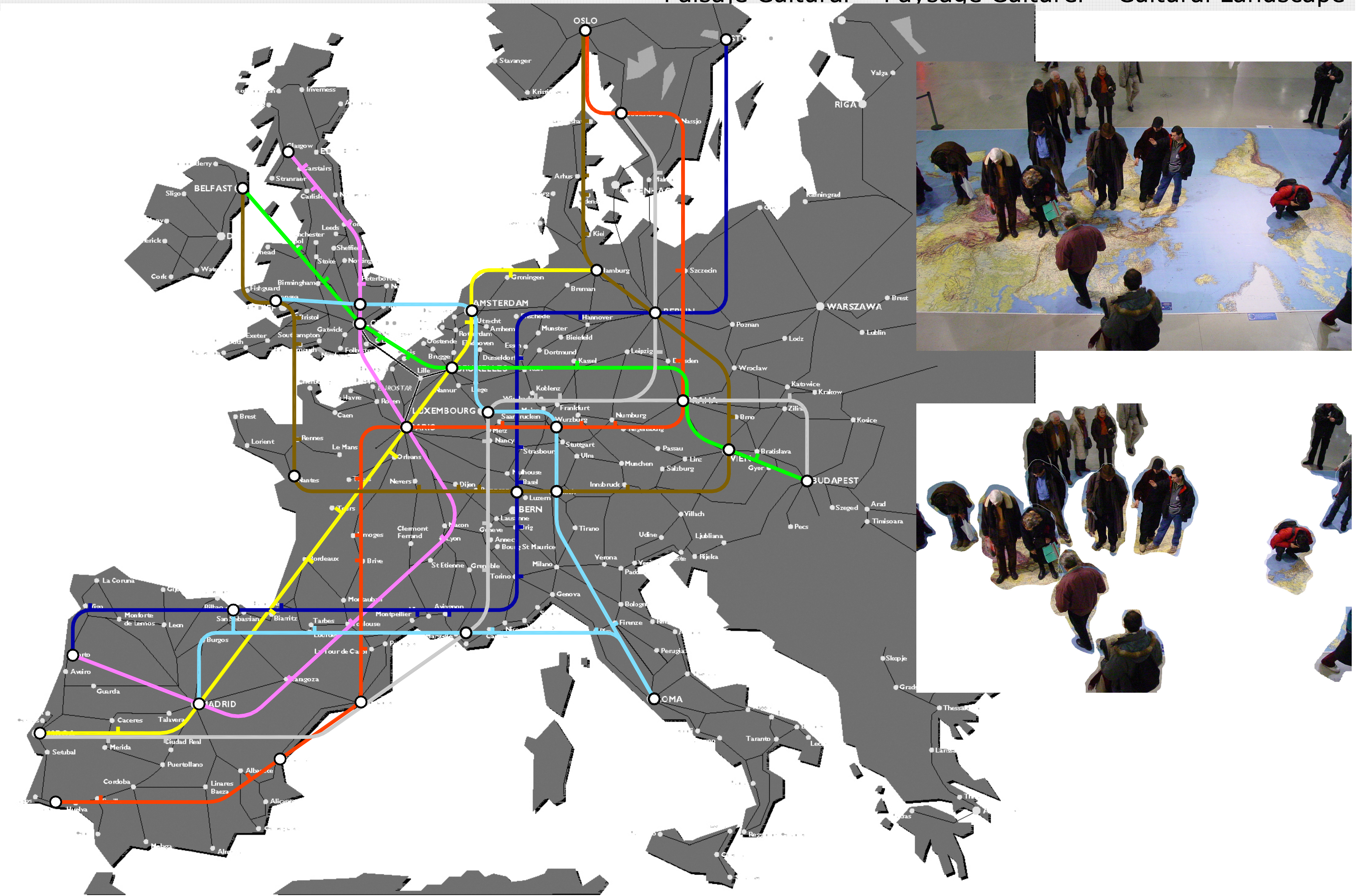




Pereira, Ana Sofia anasofiapereirasilva@gmail.com

Lectura articulada de la ciudad

La vuelta temporal al periodo de la Revolución Industrial es vital para el entendimiento de fenómenos que caracterizan el habitar de las grandes ciudades contemporáneas europeas. El aumento demográfico en la ciudad y el éxodo rural que resultaron de la Revolución Industrial han implicado, a un ritmo desconocido hasta este tiempo, un crecimiento urbano que confiere a la ciudad una nueva escala y dimensión. La ciudad empieza a ser identificada con un ambiente de efervescencia resultante de las nuevas ocurrencias que en ella toman lugar constantemente. Mas allá de plegar de forma definitiva e indiscutible la distinción, ya existente, entre medio rural y medio urbano, la Revolución Industrial se ha constituido en un "acontecimiento" (en el sentido utilizado por Foucault: acontecimiento como punto de inflexión^[1]) que desencadenará alteraciones en la organización de la sociedad, en el trabajo, en el sistema político y económico y, obviamente, en la ciudad. La ciudad pos Revolución Industrial se inscribe en el mundo como lugar privilegiado de pensamiento, de experiencia, de intercambio y de acumulación. Mientras la vida en el campo se mantiene caracterizada por el tiempo lento, por la rutina, la vida en la gran ciudad pasa a estar sometida a constantes mutaciones, al tiempo rápido, a la innovación.

El apareamiento de la sociología ocurre también como consecuencia de la Revolución Industrial y por las nuevas condiciones de la existencia humana por ella creadas. La herencia de la Revolución francesa y las nuevas premisas de habitar las ciudades han dado origen a la necesidad de estudiar el comportamiento humano en función del medio y de los procesos que se establecen en la relación con los otros individuos. En la transición del siglo XIX para el siglo XX, Georg Simmel caracterizó al individuo de la metrópoli como *blasé*, el hástiado, aquel que, decurre de la sobre/súper-estimulación sentida en el habitar de la metrópoli, desarrolla dispositivos de defensa. Estos fenómenos de adaptación consisten en el ajuste, con base en la renuncia de respuesta, a los varios estímulos que la forma de vida en la gran ciudad aporta. También Charles Baudelaire en el siglo XIX y Walter Benjamin en las primeras décadas del siglo XX han caracterizado el concepto del *flâneur*. La muchedumbre es el dominio del *flâneur*. El *flâneur* es un ser de la muchedumbre, es un observador "emborrachado". Es, para Benjamin, un ser ocioso que habita los espacios intermedios que en la gran ciudad empiezan a surgir. Vive la ciudad de forma fragmentaria y caleidoscópica, es inundado por una diversidad de estímulos: las luces, la sonoridad embriagadora de las calles, etc.

Aproximadamente un siglo antes de la Revolución Industrial han empezado a surgir los primeros cafés, también en el Reino Unido. En "La idea de la Europa" George Steiner afirma: "Dibújese el mapa de las cafeterías y se obtendrán los marcadores esenciales de la idea de Europa"^[2]. De hecho el habitar del café es una vieja costumbre generalizada en casi todo el territorio Europeo. Diversos cafés son famosos por sus antiguos clientes, intelectuales o artistas, y por la producción que en ellos tuvo lugar. En los cafés han tomado tradicionalmente lugar diversas ocurrencias: se entablan debates intelectuales, se proyectan revoluciones, se habitan, a través de la imaginación colectiva, mundos ideales... Los cafés se constituyen en una nueva forma de encuentro público, son espacio de lo social, espacio de reunión, pero son también espacio del estar individual en un entorno colectivo. Así es espacio de la acción y de la opinión, pero es también espacio de la observación. El café es espacio de acceso y uso público (aunque condicionado) pero es propiedad privada y se constituye siempre a partir de un espacio interior aunque pueda extenderse en una terraza. Podremos decir que el espacio del café siendo de raíz privada, perteneciendo a alguien que a través de su gerencia hace su modo de vida, reinterpreta el habitar del Agora Griego, del Foro Romano o de la plaza del mercado Medieval. El café se constituye en escenario de permuta, de opinión y de producción. Los cafés han sido hogar, o cuna, de una parte considerable de la producción colectiva o individual de los artistas e intelectuales europeos lo que lleva George Steiner a afirmar que la síntesis de la idea de la Europa se podría hacer a partir de la cartografía de la vida de los cafés. A partir de la generalización del habitar de los cafés, sobre todo por la elite artística e intelectual de las ciudades, se da la transferencia de parte de la actividad que antaño tomaba lugar en el espacio público, tal como lo concebimos tradicionalmente, para el ámbito interior de los cafés.

En la misma conferencia George Steiner caracteriza el territorio Europeo como un territorio sin límites intransponibles, territorio adecuado al caminar, territorio que se puede recorrer con los pies. Así, presenta la Europa como el continente que todos pueden recorrer, territorio cognoscible, controlable por nuestro cuerpo. Asimismo la escala del paisaje europeo es humana. Esta posibilidad de accesibilidad de todo el territorio europeo es reforzada a partir del surgimiento del ferrocarril. Si Europa se constituye en territorio que permite la comunicación entre reinos y ciudades a través de la locomoción humana o animal, se vuelve sin duda territorio interiormente interconectado a partir de la construcción de las vías férreas que pasan a enlazar los principales puntos urbanos. El desarrollo del ferrocarril se ha producido en la primera mitad del siglo XIX como parte de la segunda Revolución Industrial. En el libro "Privacy and Publicity" Beatriz Colomina describe las transformaciones que este medio de transporte ha producido en la manera de experimentarnos el territorio.

"The railway, which knows only of departure and arrival points, turns cities into points (as Arturo Soria y Mata understood when he called the cities of "the past", those which existed, "points" rather than "stains", which was more what they looked like), connected to the diagrammatical railway network that is now the territory. This notion of space has nothing to do with that of de enclosure within certain limits, a notion the Greeks bequeathed to us along with the agora. It is a space that recognizes only points and directions, not the void and that which surrounds it, a space that does not know of limits but of relations."^[3]

La locomoción en tren ha, según Beatriz Colomina, quebrado la concepción heredada de la Grecia antigua, la concepción de la localización. En "espacios diferentes"^[4] Foucault define tres concepciones de espacios. El espacio de localización se caracterizaba por ser espacio continuo y jerarquizado dentro de determinados límites. Esta concepción de espacio cambia, según Foucault, cuando, en la primera mitad del siglo 17, Galileo Galilei, con base en el recién inventado telescopio, formula la teoría del Heliocentrismo, ya anteriormente avanzada como hipótesis por Nicolau Copernico. A partir del momento en que se prueba que la tierra y los otros cuerpos celestes giran alrededor del sol se cambia la concepción del espacio. Dejamos de vivir el espacio de localización para vivir el espacio de la extensión, el espacio infinito, siendo "el lugar de una cosa no más que un punto en su movimiento"^[5]. De hecho la concepción del espacio como extensión ha seguramente cambiado la forma de interpretar el territorio y ha sido la propulsora de investigaciones que han desarrollado nuevos medios y dispositivos de locomoción.

El apareamiento de nueva tecnología que ha permitido un mayor poder de locomoción ha alterado substancialmente las formas de enfrentar el territorio. Quizá el desarrollo del ferrocarril y la generalización de su uso en el territorio han sido los primeros pasos para el repensar las tradicionales formas de cartografiar el territorio europeo.

Asociada al apareamiento de una burguesía con un nuevo poder en el decurso de la Revolución Industrial y a las, cada vez más frecuentes, interacciones entre las ciudades, retoma con nueva fuerza el tema del viaje, en la mayor parte de los casos bajo la figura de recorrido iniciativo para el joven aristócrata o burgués. Aún según Beatriz Colomina el ferrocarril ha hecho por las ciudades lo mismo que la fotografía, invento que le es contemporáneo, ha hecho por los espacios. Las ciudades ajenas se disponen al individuo como lugares a consumir.

La concepción del espacio hoy es la del emplazamiento. Según Foucault, "el emplazamiento se define por las relaciones de vecindad entre puntos o elementos: formalmente se las puede describir como series, árboles, cuadrículas."^[6] De hecho, el espacio de nuestro tiempo no solamente de define por el emplazamiento pero, sobretodo por la red de emplazamientos que proporcionan una vivencia del espacio caracterizado por la simultaneidad, la yuxtaposición, la contigüidad y dispersión.

La Europa de hoy es caracterizada por la imperceptibilidad de las fronteras. Cada vez hay más gente habitando diversas ciudades en tránsito. Una nueva forma de nomadismo que llena de gente los aeropuertos y las estaciones de tren de muchas ciudades todos los días. Esta movilidad creciente crea la superposición de formas de habitar las ciudades europeas. Una persona puede en un corto plazo habitar diversas ciudades en distintas maneras.

Es posible que la experiencia de una ciudad ya no corresponda a un perímetro físico y delimitable del territorio. De hecho el habitar los espacios de la ciudad es cada vez más discontinuo. En el ámbito europeo podremos considerar la existencia de una reciente forma de habitar urbana: el habitar de una ciudad continua que podrá ser compuesta por las diversas ciudades que vamos habitando en tránsito. Frente a este escenario los trayectos en avión, en tren o en coche entre ciudades serían como periodos de *teijimiento* del proceso de composición de esta nueva ciudad. Esta ciudad continua sería compuesta por variados trozos de ciudades con las cuales tenemos relaciones distintas. Se constituiría en ciudad única y propia de cada uno. Esta ciudad en permanente cambio y recomposición sería compuesta de todas las ciudades que vamos habitando: la ciudad de origen, las ciudades adoptadas y las ciudades de paso.

En la ciudad de origen aprendemos las formas de habitar los espacios de las ciudades, las maneras de socialización y la conducta asociada a la vida en las grandes ciudades. En la ciudad de origen la casa es una especie de referencia fija. Es en torno de la casa que toda la ciudad se organiza, y a partir de la cual cada individuo, cuando niño, va experimentando y conquistando la ciudad. A par del crecimiento del individuo se desarrolla su movilidad en la ciudad y la aprehensión del conjunto de instrucciones del habitar público. La ciudad a partir de la cual procesamos nuestro conocimiento del habitar urbano se constituye como una ciudad plataforma, nuestra chuleta olvidada y substituida por todos los automatismos que nos permiten la experiencia orientada de la ciudad.

Las ciudades adoptadas son aquellas que elegimos en determinado periodo de la vida. La vivencia de estos territorios se caracteriza sobre todo por el habitar cotidiano de la ciudad. El habitar cotidiano, el habitar repetitivo, nos

proporciona una aprehensión de los espacios de la ciudad basada en la repetición de los recorridos, en los hábitos creados. La repetición en el habitar de ciertas zonas, recorridos o lugares envuélvenlos en cierta medida en un velo de banalidad. "(...) ce que nous appelons quotidienneté n'est pas évidence, mais opacité: une forme de cécité, une manière d'anesthésie."^[7] El cotidiano, la base de nuestros días, es dado como adquirido y por eso es raramente interrogado. El cotidiano esta cargado de acciones rutinarias que se constituyen en rituales diarios. Estas acciones son ejecutadas a partir de la plataforma de saber que anteriormente se ha constituido en la ciudad origen.

Las ciudades de paso son aquellas por las cuales pasamos esporádicamente, en turismo o en trabajo: el habitar del extranjero. Cuando estamos de paso en una ciudad que nos es ajena, confrontados a menudo con un idioma que nos es desconocido, nuestra observación de la ciudad y experiencia son elaboradas con base en un cierto distanciamiento y no son condicionadas por el cotidiano, como ocurre en la ciudad adoptada. El habitar en tránsito, en paso, nos despierta algunas operaciones de observación. Al revés de la limitación creada por la opacidad del cotidiano de la ciudad adoptada, el viajero adquiere, delante del territorio desconocido, una cierta lucidez, o abertura, para conocer la ciudad desconocida y a menudo aún reconocer sus "otras" ciudades (la de origen y las adoptadas). "Antes que Moscú, es Berlín lo que se aprende a conocer desde Moscú."^[8] Las tres categorías de ciudad no se refieren obligatoriamente a ciudades diferentes. Es posible o probable, especialmente en las grandes ciudades, reconocer estos tres tipos de habitar urbano en la misma ciudad.

La categorización presentada surge como un esfuerzo de delineación de un territorio interior y propio de cada individuo que se constituya de las experiencias del habitar la ciudad. A este territorio interior podría llamarse ciudad interior, construcción propia de cada uno, o ciudad única, construcción que sintetiza todas las experiencias urbanas y a través de la cual leemos los nuevos territorios, creamos nuevos paisajes. Ciudad interior como memoria e identidad de nuestra condición urbana. Ciudad única como plataforma a partir de la cual leemos el mundo urbano y le atribuímos significado.

Al contrario del *flâneur* descrito por Baudelaire y Benjamin, para el habitante de la gran ciudad hoy el anonimato ya no surge como una nueva premisa del habitar urbano, si como un registro impuesto. De hecho, el anonimato y la soledad característicos en el habitar público son cada vez más, para el hombre urbano, inquestionables. La mediación del habitar de los espacios urbanos es cada vez más no-humana, la efectucción de la gran variedad de tareas resulta de la utilización de códigos, señas, etc. El *urbanita*^[9] ya no es uno en la muchedumbre, es apenas más uno en la misma.

La creciente movilidad hace banal la experiencia de habitar territorios extranjeros. Este fenómeno nos permitirá identificar otro tipo de habitante del mundo urbano contemporáneo, el individuo que habita frecuentemente en tránsito, un nuevo nómada. El fenómeno de la globalización ha proporcionado este nuevo tipo de habitar en tránsito. Este tipo de habitar es posibilitado por la cada vez más eficaz y accesible red de transportes. El viaje entre puntos urbanos distintos es rápido y cómodo, en tren, en avión o en coche las distancias son fácilmente vencidas.

Cuando la dislocación entre ciudades se hace en avión la percepción que se tiene del territorio de las mismas es diferente de cuando la locomoción se hace por tierra. Lo que el viaje en avión permite es evitar todo el territorio existente entre dos puntos de referencia: lo de la partida y lo de la llegada. Entre el primero y el segundo solamente hay un tiempo de espera dentro de una capsula, el avión. Este se desconecta de los territorios del hombre. Del interior de la capsula, cuando aún es visible, el territorio adquiere una imagen casi abstracta, se vuelve maqueta, el mundo en miniatura. A medida que el avión va conquistando el cielo, el territorio del cual partimos va desapareciendo, presentándose cada vez más irreal. El recorrido, el tiempo-espere, transcurre entre nubes. En el tiempo del viaje el cuerpo se prepara para el aterrizaje en el nuevo territorio.

En el primer círculo, en tierra de Pernambuco ya me extraño. Ya estoy fuera, aquí dentro de esto pájaro manso.

(...)
El avión ahora más alto Se eleva al círculo tercero hoja de papel de seda velando ahora el texto.

Un paisaje más sereno, Más estructurado, se avista: todos, de un avión, son de mapa o cubistas. [\[X\]](#)

A partir de la banalización del uso del metro como medio de transporte privilegiado en las zonas metropolitanas se ha incorporado en el habitar de las mismas trayectos que podremos caracterizar como lapsos de espacio. Para movernos en metro tenemos que ingresar en una especie de sub-ciudad – infraestructura de tránsito subterráneo – en la cual nos alejamos de la ciudad que es lugar de permuta e ingresamos en una ciudad-sistema que solamente nos hace recordar la ciudad de la superficie cuando leemos los nombres de las estaciones que crean una conexión con el mundo del exterior. Este fenómeno de alienación que experimentamos cotidianamente viajando en metro ocurre con evidentes similitudes cuando viajamos en avión. También en avión únicamente tenemos referencias del territorio que travessamos cuando el piloto nos comunica algunas coordenadas o puntos de referencia. Estos periodos de viaje – lapsos de espacio del social – son aprovechados por la gente para ejercer actividades individuales (la más común es la lectura) y raramente para crear relaciones.

Probablemente el aumento de la población a habitar en tránsito resultará en la creación de estructuras por todos reconocibles con el sentido de proporcionar una mecánica de habitar global. Cada vez más el global tomará el lugar del local.

La percepción y la experiencia del territorio cambiarán frente esta creciente forma de nomadismo. Nuevas formas de habitar y leer las ciudades crean nuevas formas de mapearlas. Hablando un lenguaje informático podremos travesar los mapas tradicionales, basados en configuraciones geométricas, a través de las operaciones de "cortar", "copiar" y "colar". Estoy en el punto A de una ciudad y quiero ir hasta el punto Z. Considero dos hipótesis de recorrido. En la primera recorro a pie en trayecto entre en punto A, donde me sitúo inicialmente, hasta el punto Z, punto de mi destino. Mi caminar comprueba la continuidad de la ciudad. En la segunda hipótesis parto también del punto A, pero al en vez de caminar a lo largo de todo el recorrido tomo el metro en el punto B. Entre el punto B y el punto X me siento en el banco del tren, entre los dos puntos apenas hay el negro del túnel que es, a menudo, quebrado por las estaciones existentes entre B y X. Emergen en el punto X y recorro a pie hasta llegar al punto Z.

En primera hipótesis de recorrido experimento el habitar continuo del territorio de la ciudad, es posible con una línea sobre un plan de la ciudad describir mi recorrido. En la segunda hipótesis narro también con una línea los recorridos A-B y X-Z, entre el punto B y el X apenas hay la imagen del túnel del sistema del metropolitano. En esta hipótesis de trayecto experimento el habitar articulado de la ciudad. No es un habitar discontinuo porque no se verifica un lapso de espacio. Prefiero llamarle articulado. Entre B y X, el tiempo que dura el desplazamiento articula dos puntos distintos de la ciudad. El habitar contemporáneo de la ciudad es cada vez más basado en el proceso de la articulación. No ha sido solamente la incorporación del sistema de metro en la ciudades el responsable por este tipo de habitar, también, por ejemplo, lo ha hecho el avión (a una macro escala) o el ascensor (a una micro escala).

¿Cómo se construyen los mapas a partir del habitar articulado de la ciudad? Los mapas serán tendencialmente menos figurativos, para tomar progresivamente como base la abstracción. Quizá el mapa deberá consistir en una producción sin cierre, siempre listo para el registro de nuevos tipos de relación, con posibilidad de creación de nuevos ingresos. "El mapa no reproduce un inconsciente cerrado sobre sí mismo, lo construye (...). El mapa es abierto, conectable en todas sus dimensiones, desmontable, alterable, susceptible de recibir constantemente modificaciones."^[10] En *A Berlin Chronicle* (1932), Walter Benjamin habla de la necesidad de producir un mapa de la ciudad basado en experiencias, asociaciones y memoria, más que en la localización de calles. El nuevo mapa no deberá ser un mapa físico de la ciudad, deberá si ser un mapa de vida contra el fondo en que se vuelve la ciudad. Así, el mapa para Walter Benjamin deberá constituirse en la cartografía de la memoria, fragmentada y discontinua.

[1] Tschumi, Bernard, Algunos conceptos urbanos, en Presente y Futuros : Arquitectura en las ciudades / dir. Ignasi de Solà-Morales, Xavier Costa. - Barcelona : Actar, 1996.
[2] Steiner, George, A Idea of Europa, Lisboa, Gradiva, 2006.
[3] Colomina, Beatriz, Privacy and publicity: modern architecture as mass media, Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1994.
[4] Foucault, Michel, Conferencia pronunciada el 14 de marzo de 1967 en el Cercle d'études architecturales, París. Publicado en Architecture, Mouvement, Continuité, 5 (octubre, 1984) 46-49.
[5] Idem
[6] Idem
[7] Perec, George, Espaces d'espaces, Paris, Editions Galilée, 2000.
[8] Benjamin, Walter, en SOLÀ-MORALES, Ignasi, Inscripciones, Barcelona, Editorial Gustavo Gili, 2003.
[9] Delgado, Manuel, El animal público: Hacia una antropología de los espacios urbanos, Barcelona, Anagrama, 1999.
[10] Cabral de Melo Neto, João, Serial e antes, Rio de Janeiro, Nova Fronteira, 1997.
[11] Deleuze, Gilles; Guattari, Félix: "Rizoma. Introducción", Pré-textos, 2003.