

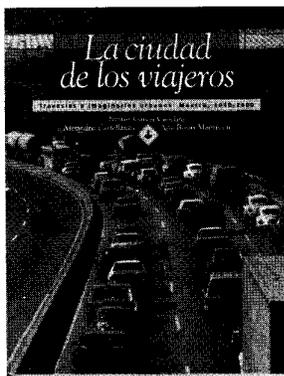
dad se define menos como una imputación a un culpable por una falta cometida en el pasado que como una asignación a una colectividad de una misión para el futuro. La tercera es jurídica: propone una calificación y un régimen jurídicos para esa mezcla de naturaleza y cultura que es el medio, a través de la noción de patrimonio, institución compleja que articula el sujeto y el objeto, lo privado y lo público, lo local y lo global, el presente, el pasado y el futuro. En su registro del proyecto para el medio natural, el jurista pensará en “patrimonio común”, el economista calculará el “desarrollo sostenible” y el moralista pensará en “responsabilidad para las generaciones futuras”. Según Ost, tres maneras convergentes de asegurar un futuro para el medio natural.

El trabajo de François Ost –sin que sea una alternativa declarada por el autor–, puede ser ubicado en una línea de análisis² que aborda las instituciones y concepciones de la modernidad, en tanto construcciones sociales, a partir de su inscripción en la totalidad social, con una mirada comprensiva, que intenta situarse “afuera”, de la crisis del proyecto social y político de la modernidad, que no confunde complejidad con complicación, ni la toma como una moda intelectual, sino que asume la crisis de la ciencia y del paradigma modernos desde la posibilidad de ruptura y de apertura a nuevas propuestas éticas y políticas que tiendan a lograr ese mundo más justo, solidario y armónico por el que muchos seguimos propendiendo.

María Mercedes Maldonado Copello

Néstor García Canclini, Alejandro Castellanos, Ana Rosas Mantecón
La ciudad de los viajeros. Travesías e imaginarios urbanos: México, 1940-2000

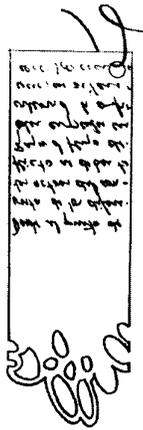
UAM, Editorial Grijalbo
México, 1996, 119 pp. y una abundante iconografía de más de siete fotografías y tres fondos



Desde hace varios años desplazarse en Bogotá se ha vuelto un problema bastante grave: el transporte público, compuesto por buses de todo tamaño, taxis colectivos e individuales, se modernizó

muy difícilmente, el stock de vehículos particulares creció, la malla vial se degradó; además, esta situación generó consecuencias ambientales y de salud pública no menos preocupantes y nos llevó a cambiar nuestros comportamientos y usos de la ciudad. Varias soluciones son planteadas: la creación de un metro, la modernización del stock de buses, la reducción del tiempo de tránsito para los vehículos particulares, la recuperación de las vías, la promoción de medios de transporte no contaminantes como la bicicleta, etc. Si bien la búsqueda de soluciones está acompañada por la realización de estudios muy técnicos (con mediciones del

² *Pensamos en los trabajos de Karl Polanyi, de Louis Dumont, o de Boaventura de Sousa Santos, entre otros.*



territorios

164

tránsito y evaluación de costos de las diferentes soluciones), de investigaciones (socioeconómicas sobre la estructura del sector de transporte, urbanísticas sobre el papel del transporte en las formas de crecimiento de la ciudad, antropológicas sobre la cultura de los conductores de buses), de campañas tendientes hacia una supuesta reflexión colectiva, como fue el caso con la recién jornada llamada “sin carros”, y que los medios de transporte constituyen una temática cada vez más presente en la producción artística de estos últimos años, la observación y el análisis de este fenómeno queda todavía muy “principlente”, sobre todo en cuanto a su significado en la realidad cotidiana contemporánea, en la construcción de una cultura urbana en la capital colombiana, que como las otras grandes capitales latinoamericanas está viviendo procesos sociales y culturales bastante fuertes. El libro de Néstor García Canclini, Alejandro Castellanos y Ana Rosas Mantecón, a partir del caso de Ciudad de México, nos aporta elementos de reflexión muy valiosos, más allá del placer visual que nos procura la agradable combinación del texto con fotografías a blanco y negro, hermosas y numerosas, tomadas desde los años cuarenta hasta los años noventa.

Este libro nos presenta los resultados de una investigación de corte cualitativo sobre la vivencia de los ciudadanos en los tiempos de *viajes* (palabra escogida intencionalmente y preferida a desplazamiento y a nomadismo) metropolitanos cotidianos. Para N. García C., esta vivencia tiene una lógica propia, todavía poco evidenciada y analizada cuando estos tiempos se alargan cada vez más y cuando

los medios de transporte se diversifican. El análisis de los microterritorios que en ellos se constituyen y de los imaginarios que suscitan, permite también renovar la comprensión de las relaciones entre los ciudadanos y las metrópolis que habitan, todo lo cual releva de una lectura del espacio urbana, distinta a la de los urbanistas o de los políticos. El libro está construido en tres partes principales: una reflexión general de N. García C. sobre el crecimiento poblacional y espacial de Ciudad de México, apuntando a la importancia del transporte como espacio de vivencia ciudadana y a la necesidad de producción de conocimientos sobre este fenómeno, recordando los antecedentes y objetivos de una investigación que realizó sobre el tema. En la medida en que la metodología adoptada en esta investigación se apoya en un material fotográfico (el cual, como se ha dicho anteriormente, está presentado en el libro) y fílmico, una segunda parte a cargo del historiador Alejandro Castellanos nos da a conocer una historia de la fotografía mexicana, producto de los acontecimientos políticos, de las innovaciones tecnológicas, de la acogida por parte de la prensa escrita a lo visual, de los contactos con estéticas extranjeras y la afirmación de las locales; a través de este recorrido en el tiempo el autor destaca la historia, más específica, de la representación fotográfica de la Ciudad de México. En la tercera parte, N. García C. y Ana Rosas M. justifican más detalladamente la metodología adoptada en su investigación y exponen sus resultados. Para plantear mejor sus hipótesis y su enfoque, N. García C. recuerda cuán impresio-

nante fue el crecimiento de Ciudad de México a lo largo de la segunda mitad del siglo XX, volviéndose una metrópoli que alcanza en 1990 los 1.500 km². Esta extensión físico-espacial lleva a características muy particulares de los desplazamientos: se registran 37 millones de viajes-persona por día, son múltiples en la misma jornada (se menciona el caso de las mujeres de sectores populares que trabajan, llevan los hijos, hacen compras, y llegan a cumplir hasta 8 transbordos diarios), combinan distintos medios de transporte: autobús, taxi colectivo, metro, inclusive carro individual (el metro no redujo tanto como se esperaba el uso del carro). Pero, además, estos viajes metropolitanos representan dos a cuatro horas diarias en las jornadas de la mayoría de los viajeros. Esta situación tiene múltiples consecuencias; entre otras, el hecho de que el ciudadano se vuelve más selectivo en sus actividades sociales dependiendo de su sitio, el metro reúne masas provenientes de clases sociales distintas, mientras la repartición de su vivienda es muy marcada por la segregación. Pero, lo que llama especialmente la atención del antropólogo, es el hecho de que los medios de transporte son también lugares donde se vive, se percibe, se imagina la ciudad con sus espacios y su gente, a la vez que en sus segmentos, sus policentros, y su globalidad:

Al viajar en ellos los habitantes se apropian del espacio urbano, atraviesan zonas que no conocen sino desde la distancia y la fugacidad del vehículo que los traslada. En ese movimiento, van *imaginando* cómo viven 'los otros' [...] por eso nos interesa estudiar tanto la realidad de los viajes como los imaginarios que suscita en los viajeros.

Refiriéndose a teóricos de las ciencias sociales (de Certeau, Mauss, Augé), N. García C. precisa que los viajes constituyen una perspectiva nueva para la antropología: son como un hecho social total, a la vez económico, jurídico, tecnológico que implica

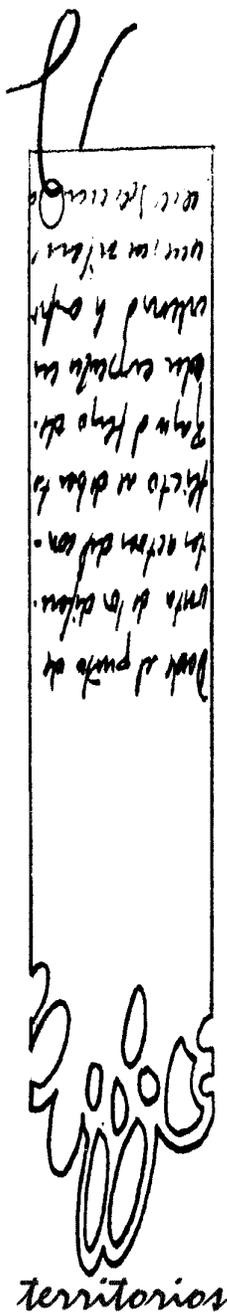
una relación contractual entre sus participantes y recapitula en cada individuo, aunque sea virtualmente, el todo social, los 'empalmes y conexiones' de acontecimientos aislados.

De tal forma que le parece necesario desarrollar estudios en esta perspectiva y ya no sólo la macrosocial de los sociólogos y planificadores que consideran los viajes metropolitanos como una de las formas de reproducción de la fuerza de trabajo y apropiación práctica del espacio urbano, mediante el traslado de los habitantes.

Para ello se elaboró un método interesante: reunir diez figuras de viajeros (choferes de taxis y buses, repartidores de alimentos, vendedores ambulantes, amas de casa, estudiantes, policías de tránsito, fotógrafos, investigadores nacionales y extranjeros), cada una representada por 6 a 8 personas, y mostrarles una selección de 52 fotos y escenas de películas (en un vídeo de 20 minutos) de los años cuarenta y cincuenta y de la actualidad de la vida cotidiana, con especial presencia de los diversos medios de transporte, con el fin de recoger individual y colectivamente opiniones y relatos sobre lo que se experimenta al desplazarse por la metrópoli.

Un imaginario compartido entre todos se evidenció: la congestión, el tumulto, de un lado, y las manifestaciones de la diversidad

territorios



cultural y política, del otro. Pero este imaginario se diversifica también según el estrato socioeconómico, el sitio de residencia, los medios de transporte usados, las ocupaciones, el tiempo de residencia en la ciudad. Y, además, presenta varias ambigüedades. Se viaja por obligación (yendo a su sitio de trabajo o de estudio), pues en su tiempo libre la preferencia es quedarse en casa, y el viaje es más bien virtual, gracias a los medios de comunicación. Pero hay también placeres de viajar expresados por quienes trabajan en la calle y viven de ella: los taxistas, los vendedores ambulantes, etc., a pesar de los esfuerzos que pueden requerir estas actividades. Ellos valoran el sentido teatral de la vida pública con sus contrastes y su diversidad cultural. Igualmente se manifiestan tanto la rutina y el cansancio como la fascinación ante el movimiento y variedad de escenarios. No se olvida de relacionar esta ciudad con el resto del país, incluso del mundo. Es interesante también lo que revela la percepción de los policías: tácticas, transacciones y desvíos son prácticas a las que recurren los ciudadanos y que contribuyen a la construcción de las culturas urbana y política. Los autores concluyen en torno a la ciudadanía en lo que llaman “una ciudad postapocalíptica”. 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 diferentes 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.

En estas elaboraciones los viajes desempeñan un papel determinante en la estructuración de gran parte del sentido que la ciudad tiene para los sujetos y, por tanto, de su cultura urbana y del ejercicio de la ciudadanía. Este trabajo, novedoso, sugestivo, estimulante, invita a profundizar ciertos aspectos de la cotidianidad metropolitana, por ejemplo, acerca del impacto de la vivencia de estos viajes sobre otras vivencias, las de las esferas privada y pública, en particular la laboral; así mismo, en torno a las interacciones entre las diferentes formas de movilidad espacial, desde la cotidiana que constituyen estos viajes hasta la migratoria, pasando por la intraurbana. Finalmente, sobre las divergencias y convergencias de lenguajes, mapas físicos y mentales, lecturas, de la ciudad que tienen sus diferentes clases de actores: políticos, planificadores, científicos y habitantes.

Thierry Lülle