

Caminar negociando el espacio. El peatón y la producción del espacio público en la Ciudad de Buenos Aires.

Juan José Martínez Olguín.

Cita:

Juan José Martínez Olguín (2017). *Caminar negociando el espacio. El peatón y la producción del espacio público en la Ciudad de Buenos Aires. XII Jornadas de Sociología. Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de Buenos Aires, Buenos Aires.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-022/437>

Caminar negociando el espacio.
El peatón y la producción del espacio público en la Ciudad de Buenos Aires

Juan José Martínez Olgún (IIGG / UBA)

I.

Una de las imágenes que más recuerdo de los pocos meses que viví en París, de mi *tránsito* por las calles de la capital francesa, de mi tránsito siempre *a pie*, además de la impresión fascinadora que la urbanidad de una ciudad atravesada por una densa trama cultural e histórica puede, casi “naturalmente”, amenazar con obnubilar la mirada de cualquier visitante que elija recorrerla, y que elija sobre todo recorrerla por primera vez, fue la respuesta que, casi de forma instantánea, casi como un acto reflejo, producía el más mínimo contacto entre los cuerpos en el espacio público. El más mínimo contacto, incluso el simple roce que se generaba, al caminar por las calles y por las veredas, espacio público por excelencia, o el roce o el más mínimo contacto adentro del metro, en las largas caminatas que demandan las combinaciones entre las diferentes líneas del subte. La respuesta, que lógicamente se volvía aún más enfática si el roce o el contacto se transformaba en un roce o un contacto de alto impacto, un choque, un empujón involuntario, o muchas veces también voluntario, porque como en toda gran metrópolis el tiempo vale y hay que hacerlo valer, allí entonces el contacto o el choque ya no era involuntario sino más bien adrede, la respuesta era siempre la misma: “Pardon”, “Excusez-moi”, “Désolé”. En cualquiera de sus versiones francesas, el perdón no tardaba, casi nunca, en llegar. El que chocaba o tocaba al otro no frenaba, sin embargo, su marcha, casi siempre vertiginosa. No frenaba para pedir las disculpas del caso. Simplemente las pedía. Las pedía y continuaba, naturalmente, es decir *con toda naturalidad*, y se perdía, las mayorías de las veces, entre el resto de los transeúntes. Si el choque o el roce, si el contacto merecía siempre unas disculpas, las disculpas no demandaban, en cambio, una respuesta. No había una respuesta para la respuesta que exigía el choque. Nadie esperaba *efectivamente* ser disculpado. Las disculpas ya bastaban por sí solas, eran ya siempre suficientes. Lógicamente, lo que al principio fue una sorpresa, con el correr de los meses se volvió *cuerpo*, lo incorporé como práctica, lo *naturalicé*. Yo mismo adopté, en poco tiempo, el protocolo que es norma, que tiene casi fuerza de ley, cuando se trata de desplazarse en las calles parisinas y el contacto irrumpe el desplazamiento.

Cuando volví a Buenos Aires, el sentido práctico que había incorporado desde que nací, formal o informalmente, para *moverme a pie* en el espacio público en Buenos Aires, los esquemas de percepción que organizan *la movilidad y el traslado del propio cuerpo* en mi ciudad de origen, habían cambiado. Es decir, el orden y el sentido que organizan esas evidencias había sido transformado. Lo que antes no había jamás percibido, pero porque era percibido precisamente como una *evidencia*, se había vuelto ahora, temporalmente, una sorpresa o, mejor aún: una sorpresa molesta. Me sorprendió, aunque transitoriamente porque no tardé en volver a naturalizarlo rápidamente, es decir a cambiar nuevamente mi *sentido práctico vial*¹, que el contacto o el choque con los otros, cuya posibilidad está siempre abierta cuando se trata de trasladarse o de moverse en un *espacio compartido*, en las calles, en los subtes, en las veredas, de trasladarse y de moverse *con el propio cuerpo* en esos espacios, no

¹ En lugar de hablar de habitus vial, como lo hace por ejemplo Pablo Wright (2007) en su artículo sobre antropología vial, optamos por elegir la categoría, también acuñada por el propio Bourdieu, de sentido práctico, de donde se deriva, lógicamente, la noción de sentido práctico vial. La elección se debe, en términos generales, al énfasis puesto por este segundo concepto para mostrar la adecuación, *en la práctica*, es decir, “en todas las configuraciones concretas de un espacio de juego”, entre un habitus y un campo (aquí, en particular, entre el habitus del porteño en general y el campo vial). La primacía de la negociación en el terreno para la configuración del sentido práctico vial en Buenos Aires reconoce mejor este énfasis en la práctica. Véase el siguiente apartado.

exigía ninguna disculpa. Algún caso aislado, quizás, no haga justicia a la generalización, pero lo cierto es que, en un nivel general, no hay disculpas cuando los cuerpos se rozan, se tocan o incluso se chocan mientras se trasladan en Buenos Aires.

La comparación, aunque parezca, no pretende invocar el siempre disponible muestrario de argumentos que la sociología conoce con el nombre de sentido común: no se trata, por lo menos acá, de comparar las virtudes de una ciudad “civilizada”, “desarrollada”, “educada” con su contraparte, siempre negativa, de defectos que caracterizan una ciudad a la que todavía le restan varios pasos hacia la cúspide de la civilización. El ejercicio comparativo pretende, en todo caso, servir de estímulo para formular una serie de preguntas sobre el *modo de ser y de hacer* del peatón en el espacio público, un modo de ser y de hacer cuyas características serían *propias* del peatón en la ciudad de Buenos Aires: ¿Cómo percibimos, entonces, nuestro cuerpo cuando nos trasladamos, de un punto a otro, por la ciudad? ¿Cuál es la relación que, en el traslado, establecemos con los otros, con los cuerpos de los otros, con los otros peatones? ¿Qué normas se ponen en juego cuando nos movemos en el espacio público, pero fundamentalmente, cuando nos movemos con nuestro propio cuerpo, cuando nuestro cuerpo es nuestro *propio* vehículo? ¿Cuál es, para retomar las palabras de De Certeau (1999), la *retórica pedestre* singular del porteño? ¿Por qué, en fin, tocarse con el otro, chocarlo o empujarlo, en Buenos Aires no exige *necesariamente* ser disculpado?

II.

En un breve artículo sobre antropología vial, Pablo Wright (2007) señala que nuestras prácticas viales, en lugar de ser prescriptivas, son preformativas, en lugar de ser las normas las que prescriben nuestros modos de ser y de hacer en las calles y veredas, es nuestro modo de ser y de hacer el que, performativamente, dicta las normas:

Consideramos que nuestro sistema de prácticas viales –el que con seguridad puede extenderse a casi todo nuestro mundo normativo- en vez de ser prescriptivo como teóricamente lo pensamos en nuestra imaginación cultural, para ser preformativo. El primero sería aquel en el cual cualquier evento de la vida social es incorporado a un orden ya existente; en tanto el segundo opera a la inversa, el orden estructural va siendo construido y vuelto a armar según las circunstancias contingentes de los eventos. Esto sería el sistema práctico ad hoc por el cual nos regimos en calles y veredas.

Hay entonces una distancia, una brecha, que por momentos parece ciertamente insalvable, entre las normas y las prácticas en la medida en que las prácticas, en el espacio público en el que nos trasladamos, no se organizan en base a las normas sino que, a la inversa, son las prácticas las que organizan una serie de normas que, en lugar de responder a la letra *muerta* de la ley, responden a la palabra *viva* de la negociación en el terreno. Las normas escritas son percibidos como abstractas, descontextualizadas, viejas, perennes. Es decir, nunca valen para *el caso concreto*, para el *momento actual*, para el *aquí y el ahora* que implica la actualidad de la situación, la cotidianeidad de la escena vial a la que estamos enfrentados y a la que nos enfrenta *cada* situación. Ellas están, por el contrario, dictadas por un sistema práctico de normas, un sistema práctico paralelo, de normas nativas, un sentido común vial que es el que organizan la forma que *somos y actuamos* cuando nos trasladamos en el espacio público.

Caminar por la ciudad de Buenos Aires, moverse a pie es siempre abrirse al juego de una negociación cuyo trofeo es el propio espacio y el tiempo que gano a medida que gano espacio. Y como en toda negociación, lo propio y lo ajeno es lo que se pone en juego: mi espacio es el espacio que yo establezco como el mío, que yo gano como producto de ganar en la negociación. No hay, dentro del espacio público, un espacio trazado por el que cada uno debe, o debería caminar, por el cual el peatón tiene que trasladarse para caminar. Aunque las

sendas peatonales estén *efectivamente* trazadas, dibujadas (usualmente, aunque no siempre) en la calle, aunque la norma explícita del traslado prescribe que por la derecha el peatón debe moverse en un sentido, y por la izquierda en su sentido contrario, aunque el semáforo indique que debemos detener nuestra marcha, todo ello no forma parte de lo negociado. Los itinerarios de los peatones son *caprichosos, azarosos, contingentes*. Pero el capricho, el azar y la contingencia del traslado del peatón respeta, sin embargo, una regla: no es puro capricho, puro azar o pura contingencia. La fuerza o la capacidad de negociación del otro peatón, de los otros cuerpos en movimiento operan, por lo tanto, como la norma que dicta, *en cada situación*, el itinerario del peatón. Un ejemplo: cuando nos trasladamos en el subte, cuando actuamos en el subte *como* peatón, el flujo de personas que entran y salen de la estación, que muchas veces involucra subir y bajar escaleras, no se guía por la norma básica que regula el traslado en un espacio compartido: “subimos por la derecha”, “bajamos por la izquierda”, los que ingresan, ingresan por la derecha”, “los que salen, salen por la izquierda”. La derecha y la izquierda se utilizan, indistintamente, para salir o entrar, en un sentido o en otro, y es la posibilidad de imponerse la que, en cada caso y en cada situación, traza el sentido y el uso de cada una de ellas.

Incluso más: El Estado y las empresas, pero fundamentalmente el Estado, parecen haber incorporado a la negociación como la norma básica del sentido práctico vial. Sucede que, muchas veces, sino la mayoría de ellas, cuando el Estado o las empresas contratistas del Estado, o las empresas públicas (Edenor, Edesur, AySA) realizan obras en las veredas, ya sea que se trate de obras de reparación de la vía pública, u obras de mejoramiento de los servicios que las mismas empresas prestan, el espacio dejado para el paso de los peatones es nulo. El peatón no tiene, *literalmente*, por dónde pasar. Está obligado, en muchos casos, a “bajar” y a trasladarse por la calle para “esquivar” el espacio afectado por las obras (circunstancia que viola la seguridad misma del peatón). En estos casos el peatón, frente a la maquinaria del Estado, pierde su espacio legal (pero no necesariamente legítimo), pierde en la negociación frente a la fuerza del Estado y las empresas: pasa por donde *puede*. Lo mismo sucede, en efecto, cuando las veredas están afectadas por las obras de los edificios en construcción, donde la pérdida del espacio reservado para el peatón, que debiera ser conservado aún cuando una parte de ellas tengan que ser utilizadas para los trabajos que la ocupan, es *borrado* por la *fuerza*.

Cualquier sea la ciudad de la que se trate, existen siempre diferentes formas para trasladarse de un punto a otro, para moverse por los distintos puntos de cada ciudad: en automóvil, en moto, en bicicleta, en tren, en subte, o bien a pie. Caminar, moverse a pie posee, con respecto a los diferentes medios de transporte, una singularidad que los distingue de todos ellos: el peatón es su *propio* vehículo. No sólo el cuerpo es objeto del traslado sino que el cuerpo mismo, el objeto trasladado, es el *medio* de transporte. Caminar, convertirse en peatón es transformarme *uno mismo* en su propio vehículo. En la ciudad de Buenos Aires, esa conversión posee, si se quiere, *un suplemento*: el peatón no sólo convierte a su propio cuerpo en su vehículo sino que, además, lo transforma en su mejor y muchas veces legítima arma de negociación.

Evidentemente, esa posibilidad que abre el propio juego de la negociación en el espacio público no funciona siempre y de forma taxativa. El cuerpo del peatón, dicho en otras palabras, no siempre es un arma de negociación, pero lo es *potencialmente* y está siempre abierto a sufrir esa conversión. En la práctica, se está siempre dispuesto a convertir al cuerpo en un dispositivo de este tipo.

El cuerpo como arma de negociación se presenta en su versión más clara, en todo caso, cuando el espacio se vuelve un bien escaso: ya sea porque el espacio mismo por el que se transita es reducido, o ya sea porque esa reducción se produce por la acumulación de peatones que reducen, en términos relativos, la disponibilidad del espacio. Caminar o trasladarse a pie por la calle Florida en el microcentro de Buenos Aires, o más ampliamente en cualquier parte del microcentro, pero sobretudo en sus calles peatonales, en las veredas siempre

superpobladas, en espacial días de semana, de la Av. Cabildo o de la Av. Santa Fe, cargadas de cuerpos que van y vienen, que se mueven a un ritmo que no admite ser interrumpido, muestra enseguida el rigor de la competencia de los peatones por el espacio y el trazado azaroso que cada uno de ellos deja como la *huella porteña*² de la Ciudad que recorren.

III.

Caminar por la ciudad tiene como característica fundamental la rapidez, es decir la velocidad. Trasladarse implica, usualmente, hacerlo lo más rápido posible, porque siempre es tarde, porque el tiempo nunca alcanza. Acortar camino, utilizar el trayecto más corto parece ser siempre la norma. Tiempo y espacio son, como lo demuestra una parte de la tradición filosófica occidental, una misma cosa: para trasladarse en el espacio se necesita tiempo, y estar presente, ahora, en este instante, en este preciso momento, es estarlo en el espacio.

Ganar tiempo y ganar espacio es, por lo tanto, ser más veloz, ser más rápido, llegar antes a destino. El peatón que se mueve con lentitud, que camina “paseando”, es un obstáculo. Y los que ocupan demasiado espacio (parejas agarradas de la mano, personas mayores asistidas por otras personas mientras caminan), son un estorbo y socavan la máxima de la conducta vial del peatón: ser un cuerpo que se traslada rápido. El ritmo de los transeúntes, el ritmo con el que se camina no admite, por lo general, interrupciones de ningún tipo: ser más veloz es también serlo *en promedio*, la mayor cantidad del tiempo posible, no bajar el ritmo. Aunque ello incluya, por ejemplo, el gesto poco cordial, casi hostil, de obligar a las parejas a soltarse de la mano cuando “se está apurado”, cuando ocupan demasiado espacio, es decir cuando se “interponen” en *mi* trayectoria, que nunca es del todo predecible, que no sigue, estrictamente hablando, ninguna norma consensuada.

Frente a los distintos obstáculos con los que cada peatón se encuentra, que son ni más ni menos que otros peatones, los más lentos, el choque o el roce se presenta como una variable de ajuste: “estás yendo lento”, “caminá más rápido”.

En toda gran ciudad, como es el caso de Buenos Aires, la velocidad parece ser la marca registrada de los que la transitan. Pero la diferencia entre algunas de las ciudades comúnmente llamadas “desarrolladas” (París, Berlín, Londres, por ejemplo), y Buenos Aires, es que el espacio del otro, es decir el lugar que en un momento preciso ocupa otro cuerpo, es inviolable. El espacio público es el espacio compartido por excelencia. Su característica fundamental es que la especialidad de lo público pertenece a todos y, al mismo tiempo, no es de nadie. Cualquiera puede ocupar, potencialmente, cualquier parte del espacio y lo puede hacer, potencialmente, en cualquier momento. Pero cuando del espacio público se trata, espacio y lugar no son lo mismo. Porque el espacio ocupado por otro se transforma, en el preciso momento en que es ocupado, en *su* lugar, se transforma en su propio espacio: deja de ser, en el momento en que se lo ocupa, un espacio compartido. Fue apropiado temporalmente por una persona, que lo convierte en su lugar³.

La distancia entre normas y prácticas, entre la ley escrita y las leyes prácticas que rigen la conducta vial en Buenos Aires, parecen describir perfectamente la desaparición de esa regla de oro del espacio público. El choque, el roce o el impacto es, en el sentido práctico vial de los porteños, legítimo. O podríamos decir: es legal, pero el origen de su legalidad no está escrito. El espacio ocupado por otro, incluso cuando se trata de un espacio que todavía no está ocupado pero que el movimiento de una determinada trayectoria anticipa que va a serlo, porque los peatones se mueven, se trasladan en el espacio, deja de ser un lugar, es decir *su*

² Huella porteña, es decir *huella*, por qué no, en el sentido de Derrida (2003).

³ Cuando ese espacio es ocupado por más de una persona, y cuando es ocupado para *tomar* la palabra, ese lugar se vuelve un espacio político.

lugar, para convertirse en el *mío* si logro ganarlo. No hay, estrictamente hablando, lugares propio o ajenos, porque todo lugar en el espacio público es susceptible de convertirse en propio o ajeno como producto de la negociación en el terreno, de trayectorias azarosas sin lugar, valga la redundancia, de ser predichas.

Convertido en legítimo, el roce o el choque no exige disculpas. Es parte legítima de una negociación, de una disputa cuyo objetivo es la velocidad del traslado. Pero es parte, también y fundamentalmente, de un sentido práctico que es el que legitima la negociación en el terreno, que legitima el azar y la contingencia de peatones que se mueven y se trasladan no sólo por donde *quieren*, sino por donde *pueden*⁴.

Bibliografía:

Derrida, Jacques (2003): De la gramatología, Buenos Aires, Siglo XXI.

Bourdieu, Pierre (2007): El sentido práctico, Buenos Aires, Siglo XXI.

De Certeau, Michel (1999), La invención de lo cotidiano, México, Universidad Iberoamericana.

Wright, Pablo (2007): “Antropología vial: símbolos, metáforas y prácticas en el “juego de la calle” de conductores y peatones de la ciudad de Buenos Aires”, Buenos Aires, Universidad Nacional de San Martín.

⁴ Por las mismas razones por las que el choque o el roce no exige disculpas, porque son parte de una negociación legítima, ceder el paso tampoco exige un agradecimiento. Cuando las veredas son angostas, o “se angostan” producto de diferentes circunstancias (obras de mantenimiento, acumulación de peatones, etc.), cuando el espacio sólo permite el paso de una sola persona, cederle el lugar al otro, casi nunca está acompañado del “gracias”.