

NUEVAS PRIVATOPÍAS URBANAS. ESTRATEGIAS CIUDADANISTAS DEL ESPACIO PÚBLICO

NEW URBAN PRIVATOPIAS. CITIZENSHIP STRATEGIES OF PUBLIC SPACE

Ion MARTÍNEZ LOREA*

RESUMEN

En tanto que enclaves cerrados alejados de las ciudades y con un perfil muy concreto de residentes, las “privatopías exurbanas” han sido el caso más extremo de negación de la vida urbana y de algunas de sus características fundamentales: compacidad, mezcla, alteridad, contacto. El modo socio-espacial “privatópico” resultaría por tanto incompatible con el modo de vida urbana. Sin embargo, durante las últimas décadas y con una considerable intensificación en los años del cambio de siglo, encontramos ciertas propuestas y prácticas de planificación urbana que, de un modo más o menos intenso, han venido precisamente a aplicar elementos sustanciales de los clásicos modelos “privatónicos”, con un escenario de intervención prioritario: el espacio público. Ello con el agravante de sustentarse en una retórica “ciudadanista” que incide en una dimensión política, colectiva y, en definitiva, pública de dicho espacio, que en el fondo no hará sino ponerla en cuestión permanentemente. En este artículo realizaremos un análisis interpretativo de tal proceso.

Palabras clave: espacio público, ciudadanía, ciudadanismo, civismo, privatopía.

ABSTRACT

As closed enclaves located far from cities and typified by a very specific profile of residents, exurban “privatopias” have been the most extreme case of denial of urban style of life and some of its key features: compactness, mixture, otherness, contact. The socio-spatial “privatopic” model is therefore hardly compatible with the urban style of life. Nevertheless, during the last decades and particularly from the last years of the 20th century, we can find proposals and practices of urban planning that, with different intensity, have applied many elements of classical “privatopic” models in a priority intervention area: the public space. And all this with the aggravating circumstance that those models are supported by a pro-citizenship rhetoric that have an impact on political, collective and, ultimately, public dimension of that space. Paradoxically, that rhetoric calls into question the public dimension of the social space. In this paper we propose an interpretative analysis of that process.

Keywords: public space, citizenship, civism, “privatopia”.

* Ion Martínez Lorea (ion.martinez@unirioja.es) es licenciado en Sociología en la Universidad Pública de Navarra, Diploma de Estudios Avanzados y candidato a doctor por la Universidad Complutense de Madrid y Profesor de Sociología en la Universidad de La Rioja.

1. Introducción

El espacio urbano dista de resultar la materialización del ideal colectivo de un escenario carente de conflictos e injusticias sociales. Sin embargo, es precisamente la plataforma donde estas pueden adquirir visibilidad y en cierto modo ser afrontadas. Por ello, en particular el espacio público juega un papel fundamental en nuestras sociedades como escaparate y altavoz de los múltiples malestares urbanos, así como de las más variadas prácticas y actividades políticas, culturales y económicas. Cuenta asimismo con valiosas virtudes potenciales y/o efectivas que revalorizan la propia vida en las ciudades: accesibilidad, mezcla, reconocimiento, anonimato, apropiación, etc. A pesar de esto, a lo largo de la historia, el espacio público en particular y la ciudad en general han sido concebidos como condensadores de negatividades (desorden, suciedad, corrupción moral), convirtiéndose en lugares a evitar. Esta que hemos definido, siguiendo a Manuel Delgado (2007), como mirada “urbanófoba” ha tenido una importante influencia sobre el devenir planificador de la ciudad y los sucesivos desarrollos suburbanos donde la segregación y la jerarquización socio-espacial han sido características fundamentales.

De este modo, pretendemos mostrar cómo detrás de esta tradición “urbanófoba” se esconde una no menos clásica lógica “demófoba” (Domènech, 2004) que estimula un similar desprecio por la vida urbana y, sobre todo, por la mayoría de los habitantes de la ciudad. El resultado más extremo lo encontramos, utilizando el concepto acuñado por Ewan McKenzie (1994), en las llamadas “privatopías exurbanas”, siendo uno de los elementos que van a contribuir al desdibujamiento de la forma urbana clásica y a un desentendimiento respecto a la ciudad construida. Sin embargo, durante las últimas décadas y particularmente con el cambio de siglo, se va a producir un fenómeno de revalorización de esta ciudad construida que, por un lado, va a profundizar en aquellas virtudes urbanas clásicas que tendrán como ámbito destacado el espacio público y que, por otro, va a enfatizar el carácter mercantilizado de la ciudad. Este doble proceso de revalorización acabará por generar lo que consideramos es una evidente contradicción, ya que las citadas virtudes urbanas, y su trasfondo político, a la par que exaltadas serán puestas en cuestión, en favor del nuevo escenario urbano recuperado, que en realidad va a regirse por similares lógicas de segregación, jerarquización y exclusión que aquellas que encontraremos en las “privatopías exurbanas”.

En este artículo pretendemos enfatizar la tensión existente entre las dimensiones pública y privada que acontecen en la ciudad contemporánea y dar cuenta de cómo determinadas modalidades (“ciudadanistas”) de reivindicación de lo público enmascaran de hecho formas más o menos sutiles de privatización tanto de los usos del espacio como de las tomas de decisión sobre dichos espacios. Todo ello consideramos que conecta con esa tradición “urbano-demófoba” que a la postre rechaza el carácter difícilmente domesticable de la vida urbana.

2. El peso de la tradición urbanófoba

Casi tan antigua como la propia historia de las ciudades la tradición “urbanófoba” ha hecho de estas la condensación de todos los males imaginables,

sin duda, con graves consecuencias sobre las prácticas espaciales más variadas. En su gran mayoría los abominables mitos “urbanóforos” han nacido con nombre de mujer: Sodoma y Gomorra o, como no, Roma, “la Gran Ramera”. Nada bueno podía surgir en ellas: debilidad, dolor, enfermedad, muerte. De hecho, Caín, el primer asesino bíblico, fue también el primer fundador de una ciudad, Enoch. Las calles de cualquier urbe acumulaban suciedad y malos olores, acogían vicio y depravación, en definitiva, impureza, corrupción, pecado (Capel, 2006; Delgado, 2007). Una y otra vez ahí aparecía la señal de la bíblica Babilonia: “madre de las deshonestidades y abominaciones de la tierra [...] morada de demonios, guarida de todo espíritu inmundo y albergue de todas las aves asquerosas e inmundas”¹. La corrupción corporal que necesariamente se encontraría en todas ellas, venía acompañada sin duda de la corrupción del alma. Buen ejemplo de ello, como señala Mumford (2012), sería la confesión de Agustín y Jerónimo de haber sufrido, al menos en sueños, el suplicio de las sensuales tentaciones en la tormentosa Roma. Otro modo de llamar a la excitación y fascinación que irremediamente también ha provocado la vida urbana.

Y es que tanto como detractores, la ciudad ha encontrado fervientes defensores que han festejado dichosos la acogida al extraño, la diversidad de gentes, la complejidad de condiciones, la agitación callejera, el contacto y la promiscuidad de los urbanitas. Sin duda, el París del siglo XIX se convierte en paradigma positivo de esta vida urbana, tal como lo describió Charles Baudelaire en «Spleen de París», en «El pintor de la vida moderna» o en «Los ojos de los pobres»: la vida pública resultaba tan agradable como inquietante. La ciudad emerge así como espacio de encuentro o de mera confluencia para enormes masas de población que caminan, chocan, se evitan, charlan, se observan, se ignoran, se detienen, se saludan, toman café o conspiran. Es la efervescencia de la vida cotidiana que, como a Baudelaire, embriagaba a gran parte de los intelectuales de aquel periodo, tanto como lo hacía una realidad política intensamente agitada². En ese contexto el “pueblo”, es decir, las clases trabajadoras urbanas, en definitiva, el *demos*, se mostraba, se exhibía y formaba parte de la vida de la ciudad como nunca antes en la historia lo había hecho.

Ciertamente, esta que, por oposición, podemos llamar exclamación “urbanófila” del siglo XIX, cuenta con una tradición a sus espaldas que nos habla de la ciudad como salvación y protección, como prosperidad y civilización. Los muros de la urbe protegían de un afuera amenazante. Igualmente sus leyes daban cobertura interna a sus habitantes. No por casualidad se afirmó que “el aire de la ciudad nos hace libres”. Tomada en su momento por Max Weber para dar cuenta de “la mayor innovación revolucionaria de las ciudades del Occidente medieval en relación a cualquier otro tipo de ciudades” (Weber, 1987, p. 40), la consideración política de la ciudad, en términos de obtención de derechos y libertades suponía entonces el acceso –con todos los condicionantes imaginables– a una comunidad de iguales libres³.

¹ Apocalipsis, XVII, 5 y XVIII, 2.

² Recordemos los procesos revolucionarios de 1830 y 1848.

³ “Tras un cierto periodo de tiempo, generalmente corto, el señor de un esclavo o de un siervo perdía el derecho de recurrir a él en tanto que individuo subordinado a su poder. Este principio entra a formar parte de la costumbre a través de modalidades distintas [...]. No obstante, el principio de libertad, salvo excepciones, era lo habitual. Las diferencias de estatuto desaparecieron, pues, en la ciudad, al menos en

Por tanto, la ciudad nos remite tanto a un espacio físico y social como a un espacio jurídico-político, donde, como ningún otro, su espacio público, la calle, el exterior, reflejan la afirmación posible de lo común. Conviene, no obstante, evitar toda clase de ingenuidad y recordar el carácter diferenciador y segregador que también ha acompañado a la ciudad a lo largo de su historia, donde los muros físicos, simbólicos y/o legales pretendían mantener separado lo que de otro modo hubiera logrado unirse o, al menos, encontrarse, por el deseo, el interés, la necesidad o la simple curiosidad. Sin embargo, tantas veces esta separación resultaba ineficaz y las prácticas urbanas cristalizaban en realidades tan vivificantes como convulsas. Algo que llegado el momento no será tan del agrado de aquella entusiasta intelectualidad encabezada por el “pintor de la vida moderna”.

La resaca de las derrotas revolucionarias de 1830 y 1848 se tradujo en una decepción que se trasladó a la percepción de la nueva vida urbana. El desencanto ante el fracaso de las revoluciones y experiencias democrático-populares supuso un profundo desprecio a sus principales protagonistas: los pobres, las masas trabajadoras, el populacho, la muchedumbre, la chusma, la canalla. Esto, sin duda, iba a encontrar eco en la visión de la nueva ciudad, y sobre todo respecto a su vida pública, a la que, como hemos dicho, habían comenzado a tener acceso las tradicionales clases subalternas. La *bohème dorée*, que había cuestionado la zafiedad de los burgueses de comienzos del siglo XIX, acabará, a partir de los acontecimientos de 1830, de 1848 y, sobre todo, a partir de 1871⁴, renegando de dicha posición y virando el punto de mira de sus críticas hacia las, para ella, decepcionantes masas de población urbana⁵. La ciudad se había convertido en un engendro difícil de domesticar, y “los bárbaros”, clásica amenaza exterior, ya no habrían de ser buscados tras los muros de las ciudadelas sino que se encontraban dentro mismo, en los oscuros y repugnantes suburbios urbanos y, a cada momento, amenazaban con salir de los mismos y ofrecer sus desafiantes presencias.

La inquina contra el *demos* urbano se condensa en un doble posicionamiento profundamente elitista y, por ende, antidemocrático: la negación a la existencia civil de la mayoría de la sociedad (los pobres) y, a su vez, la negación de su existencia pública, es decir, de su capacidad de hacerse visible y ser tanto conocida como re-conocida. De este modo, comprobamos que la “urbanofobia” no es en el fondo sino la otra cara de lo que cabría llamar como “demofobia”⁶. Un odio de clase que

cuanto significaban una diferenciación entre la simple libertad y la ausencia de libertad” (Weber, 1987, p. 40).

⁴ Año en que se produce la proclamación de la Comuna de París, primera experiencia de un gobierno popular en base a una democracia directa, cuya duración es de apenas tres meses (Lefebvre, 1965; Ceamanos, 2014).

⁵ El propio Baudelaire, mostraría en estos términos tal transformación en los destinatarios de su repulsa: “¡Machaca, machaca un poco más fuerte, sigue machacando, policía de mi corazón! ... ¡Cómo te adoro! ¡Suprema paliza esta, que te convierte a mis ojos en un júpiter justiciero. El hombre al que estás machacando con la culata de tu fusil es un enemigo de las rosas y los perfumes, un fanático de los utensilios; es un enemigo de Watteau, un enemigo de Rafael, un enemigo encarnizado del lujo y las bellas letras, iconoclasta declarado, verdugo de Venus y de Apolo... ¡Machaca religiosamente los omoplatos del anarquista!” (Domènech, 2004, p. 27).

⁶ Posicionamiento que, como ha puesto de manifiesto Antoni Domènech (2004), hunde sus raíces en los orígenes de la tradición filosófico-política occidental a través de los principales autores clásicos como Platón, Aristóteles y Cicerón, o posteriormente en autores como Nietzsche.

no tiene otra justificación que el rechazo a la amenaza que suponía la posibilidad de la participación activa del *demos* en el poder político. Como recuerda David Harvey, la ciudad encarna el miedo al desorden por parte de la burguesía de mediados del siglo XIX, un miedo que en realidad ha sido experimentado por el conjunto de las clases dirigentes a lo largo de la historia de las ciudades:

“La burguesía temía, no solo el colapso del orden público, sino también el horror de las emociones desatadas, de las pasiones sin riendas, de las prostitutas y mujeres libidinosas, la explosión del mal desde las alcantarillas subterráneas de la ciudad, la guarida de las clases peligrosas. El miedo al desorden era draconiano” (Harvey, 2008, p. 344).

El miedo al desorden de la ciudad, o mejor dicho, el miedo a “la ciudad como desorden”, en tanto que espacio de confluencia de realidades complejas y conflictivas, en definitiva, el miedo a “lo urbano” (Lefebvre, 1978; Delgado, 2007), a las infinitas prácticas espaciales, a los muchas veces impredecibles, discontinuos y contradictorios usos que provocan una difícil ordenación y fiscalización, iba a marcar un punto de inflexión en la forma de organizar las relaciones espaciales dentro de las ciudades. El urbanismo se convierte en una de las principales herramientas para contrarrestar, cuando no para exorcizar, la presencia de aquellas clases peligrosas que pueblan las urbes⁷. El mismo intenta imponer un orden concreto basado en una estrategia cuasi mesiánica que consiste en salvar la ciudad pero, precisamente, a costa de destruir dicha ciudad (Berman, 2002; Harvey, 1998; Jacobs, 2011). De ahí el ascenso de figuras emblemáticas y no menos autoritarias y expeditivas, como Haussmann, Le Corbusier o Moses, que no dudaron en utilizar “el hacha de carnicero”, a la que hacía referencia este último, para abrirse paso en la ciudad construida. Su acción y sobre todo la fuerte influencia que mantuvieron en el urbanismo hegemónico del siglo XX, iba a traducirse en la creciente eliminación de la calle como espacio fundamental de la vida urbana⁸.

“En todas partes, las calles fueron, en el mejor de los casos, abandonadas pasivamente, y con frecuencia [...] destruidas activamente. El dinero y las energías fueron encauzados hacia las nuevas autopistas y la vasta red de parques industriales, centros comerciales y ciudades dormitorio a que las autopistas daban origen. Irónicamente, entonces, en el transcurso de una generación, la calle, que siempre había servido para expresar una modernidad dinámica y progresiva, vino a simbolizar algo sucio, desordenado, indolente, estancado, agotado, obsoleto” (Berman, 2001, p. 333).

⁷ No podemos, en todo caso, desdeñar el destacado papel de reformadores morales que contribuyeron a mejorar las duras condiciones de vida urbana partiendo de su denuncia: falta de salubridad, carencias habitacionales, así como, a otro nivel, explotación infantil, etc. (Hall, 1996).

⁸ Cabe matizar en este sentido la figura de Haussmann ya que aunque fue uno de los principales portadores del “hacha de carnicero” a su vez fue un estimulador de la vida pública, eso sí, eminentemente burguesa, a través del fomento de los bulevares, como espacios fundamentalmente destinados al consumo (Harvey, 2008).

Al grito de guerra de Le Corbusier de “tenemos que acabar con las calles” (Berman, 2001, p. 333), estas iban a dejar de ser espacios de encuentro, de animación e información, donde se jugaba y se aprendía, espacios de liberación y confluencia, de desordenes y de rutinas, donde, en definitiva, “un grupo (la propia ciudad) se manifiesta, se muestra, ‘se apodera’ de los lugares y realiza un adecuado espacio-tiempo” (Lefebvre, 1976, p. 26). La solución que el arquitecto y urbanista suizo encontraba para lo que consideraba los problemas que generaban los espacios públicos era ni más ni menos que la desaparición de estos.

Las calles no suponían para Le Corbusier y sus seguidores sino un impedimento para el despliegue del gran protagonista del siglo XX, el vehículo privado, símbolo de autonomía y de capacidad de consumo. Los peatones cruzando la calzada, de acera en acera, no hacían sino cortocircuitar los acompasados ritmos de la ciudad hecha ahora de circulación vertiginosa que conectaba esferas crecientemente compartimentadas y especializadas⁹. Lo que quedaba en medio, la calle, el espacio público, o sus restos, resultaba un escenario amenazante ante el cual el vehículo privado representaba la seguridad o, dicho de otro modo, el aislamiento protector de todo cuanto sucediera fuera. La imagen del conductor dentro de su vehículo –encerrado en un habitáculo sin más vínculo sensitivo con el exterior que el visual– atravesando la ciudad a gran velocidad, representa, como pocas, la negación de la vida urbana a través de la privatización de sus usos y prácticas. La urbe se afianza así como escenario fragmentado donde igualmente las solidaridades entre sus habitantes se resquebrajan y donde, como señalara Richard Sennett (2003), dichos habitantes acaban por compartir poco más que el suelo que pisan, o mejor, poco más que el espacio que transitan.

3. El ascenso de las anticiedades: las viejas privatopías (exurbanas)

El icono de la modernidad en que se convirtió el vehículo a motor contribuyó a dinamitar algunas de las características básicas de la vida urbana en Occidente: profundizaba sus fronteras interiores, generando desconexiones socio-espaciales –grandes avenidas, circunvalaciones, nudos de carretera, etc.–, y degradaba sobremedida el entorno construido –polución, ruido– (Berman, 2001). De algún modo, fomentaba la reproducción del imaginario “urbanófobo” donde la ciudad resultaba un lugar poco deseable. Pero junto a esta suerte de implosión de la vida urbana, el coche iba a ser uno de los actores principales de la descomposición de dicha vida urbana a través de lo que podemos denominar como la explosión de la ciudad a través de la suburbanización.

Como antes habían hecho el tranvía, el ferrocarril y el metro, el coche se convirtió en un elemento estratégico de la expansión urbana. A ello, habría que sumar, sin duda, el desarrollo de nuevos materiales aplicados a la construcción, un abaratamiento de los costos de su producción y un aumento de las facilidades en su desplazamiento. Todo ello, permitiría dar respuesta a los aluviones de trabajadores venidos del campo y que iban a engrosar las filas del ya numeroso proletariado

⁹ Como recuerdan los cuatro principios básicos de Le Corbusier (1989), esa ciudad compartimentada debía ofrecer, en modo zonificado, alojamiento, ocio, trabajo y circulación.

urbano¹⁰. Sin embargo, dicha respuesta se produjo en no pocas ocasiones a través de intervenciones de muy baja calidad –pobreza de materiales, limitación de dimensiones, escasez de servicios y dotaciones–¹¹ lo cual contribuyó, una vez más, a consolidar, no sin razón en este caso, el imaginario de la ciudad y sus derivados –los suburbios– como espacios escasamente apetecibles para vivir e invertir, como se deriva precisamente de los procesos de desinversión que experimentan determinados barrios y particularmente los centros históricos de las ciudades (Smith, 2012).

Las nuevas realidades urbanas que se fueron conformando a lo largo del siglo XX dieron lugar a lo que Lewis Mumford (2012) o Richard Sennett (2001) calificaron como “anticiudades”. Gigantescas extensiones de suelo depredadas por la expansión urbanizadora y donde solo la denominada “automovilidad” (Urry, 2004) permite la conexión dentro de esta unidad dislocada. Es decir, en ella los desplazamientos a pie de sus habitantes son fuertemente penalizados por las distancias que se deben recorrer, el tiempo que se debe invertir y el riesgo que supone la omnipresencia del vehículo a motor por las calles:

“El actual entrelazamiento de tejido urbano que muchos sociólogos interpretan como una fase final del desarrollo urbano en realidad no es una nueva especie de ciudad sino una anticiudad” (Mumford, 2012, p. 842).

“Nos hallamos ante una curiosa paradoja: la nueva forma suburbana ha producido una pauta antiurbana. Con la desaparición de las distancias de andar a pie ha desaparecido el paseo como medio normal de circulación humana: el automóvil lo ha hecho peligroso y la extensión del suburbio lo ha vuelto imposible” (Mumford, 2012, p. 844).

Por tanto, esta “realidad antiurbana” que surge de la explosión de la ciudad –o dicho en palabra de Henri Lefebvre (1978), de la urbanización de la sociedad–, debemos entenderla como una degradación de dicha ciudad y de la potencialidad de las virtudes urbanas: centralidad, compacidad, mezcla, contacto, alteridad, anonimato. La constatación de esta degradación podemos encontrarla no solo en los argumentos de quienes cuestionan o rechazan explícitamente la vida urbana como Le Corbusier o Ebenezer Howard sino también en quienes, como los propios Mumford o Lefebvre, la aman¹². Sin embargo, no va a ser esta la única forma de “anticiudad” en la que debemos pensar a la hora de analizar el proceso de expansión suburbana. Es decir, no debemos considerar la “anticiudad” solo como una pérdida de atributos positivos de la ciudad central sino que también podemos constatar su emergencia

¹⁰ Como gráficamente describiría Eric Hobsbawm (2001, p. 296), “cuando el campo se vacía se llenan las ciudades”.

¹¹ Un buen ejemplo de las pésimas condiciones de muchos desarrollos urbanos en el contexto español lo encontramos en la descripción que hace Manuel Castells del caso madrileño a la salida del franquismo (Castells, 1986).

¹² Cabe destacar la crítica fundamental realizada a la ciudad fordista –y al desmoronamiento de su utopía: sociedad de propietarios y consumidores– por parte de otros autores además de los citados como Debord (2007), Harvey (2007), Jacobs (2011) o Sennett (2001).

como negación de esta, ligada directamente con la tradición “urbano-demofóbica” de la que hemos tratado anteriormente.

Impulsada por el auge de la movilidad privatizada –de la cual acabará por ser completamente dependiente–, este segundo tipo de “anticiudad” se va a caracterizar por una intensificación de la ocupación de suelo en forma de urbanización de baja densidad, un ingente consumo de recursos –combustible, agua, electricidad– y servicios –basuras, mantenimiento, seguridad–¹³, una ausencia de mezcla de usos y, particularmente, una carencia de espacios públicos para el encuentro, el juego, el paseo o la visibilización de las inquietudes de los residentes de estas suburbanizaciones. En tanto que negación de la ciudad, este tipo de enclaves no deben ser considerados, ni mucho menos, como una novedad histórica. Así, encontramos, en el contexto de Europa, algunos antecedentes remotos como son los monasterios medievales o las villas señoriales localizadas lejos de la urbe y buscando la belleza del entorno físico.

Volviendo al comienzo de este texto, debemos recordar la existencia de toda una tradición que ha fomentado la huida de la ciudad como salvación –en oposición a la idea de la ciudad como protección y civilización frente a un espacio rural inseguro y salvaje–, la salida de la urbe en tanto que espacio de la insalubridad y el pecado. La ciudad viene representando la contaminación frente a la pureza del suburbio, el hacinamiento frente a la amplitud de espacio, el ruido frente al silencio, la fealdad frente a la belleza, la intranquilidad y la conflictividad frente a la calma, el trabajo frente al descanso, el cambio frente a la tradición, la artificialidad frente a lo natural, lo caótico frente a lo armónico, lo repetitivo frente a lo único, el constreñimiento cotidiano frente a la libertad. Sin duda, quien huía de la ciudad y de todos sus males –supuestos y efectivos– lo hacía porque podía permitírselo, es decir, como decía Mumford (2012), porque tenía el bolsillo bien forrado para asumir las funciones de una comunidad entera.

No obstante, la salida de la urbe buscaba eso mismo que supuestamente se pretendía obtener de forma autosuficiente: la comunidad. El sentido comunitario también parecía verse debilitado por el estilo de vida urbano (Simmel, 2001), la falta de cercanía y de solidaridad entre personas tan diferentes –y, sin duda, el miedo que esa diversidad generaba (miedo a la desconocida alteridad)– parecía invitar a la búsqueda nostálgica de la “comunidad de iguales” en los enclaves suburbanos. Era la hora de coger el coche y escapar lo más rápido posible. El mismo sistema de movilidad que había contribuido a deteriorar las condiciones de vida de la ciudad permitía la huida en busca de la salvación “exurbana”. La comunidad que se iba generando, por supuesto, era una comunidad de “iguales privilegiados”, de pudientes, era la reunión de elegidos para salvarse. Sin embargo, el avance del siglo XX iba a trastocar los planes de esa élite “urbanófoba” que se refugiaba fuera de una ciudad con la que nada quería tener que ver. Y es que en el contexto de un creciente consumo de masas, la producción urbanística iba a utilizar las mismas técnicas constructivas aplicadas en los grandes bloques de viviendas que fueron ocupando sin solución de continuidad todas las periferias de grandes y

¹³ Todo ello busca coherencia en la denominada “ideología clorofila”, término acuñado por Mario Gaviria (1971) para hacer referencia a una serie de valores de supuesta base ecológica (la exaltación de la naturaleza, el campo o el aire puro) que, en realidad, legitiman o justifican un sistema residencial y de movilidad escasamente sostenible.

pequeñas ciudades: la “democratizadora” producción en serie y la multiplicación de copias se iba a emplear igualmente en la urbanización de baja densidad. Todo lo malo de la ciudad parecía ir a buscar a esas clases pudientes. De algún modo, el miedo a la diversidad y complejidad urbana se trasladaban –eso sí, con unas formas residenciales y de movilidad privatizadas– a la esfera suburbana. Como recuerda Peter Hall refiriéndose a la Gran Bretaña de la década de 1930, es “el terror que Anthony King ha denominado la democratización del campo: las clases medias y bajas y los trabajadores habían invadido una zona que hasta entonces había sido reserva de la aristocracia y de la élite de las clases altas” (Hall, 1996, p. 91).

El suelo, conviene recordarlo, no era sino un producto más puesto a la venta, y en lo mismo se había convertido la vivienda. Además, la vivienda se convertía igual que el vehículo privado, en un símbolo fundamental de estatus social. Por ello, el propio Peter Hall, recuerda algo que, habiendo sucedido en la década de 1920, resulta de la máxima actualidad para entender el reciente fenómeno de la suburbanización de baja densidad en un país como España¹⁴. Reproduciendo las palabras de A. M. Edwards, señala Hall:

“ ‘Para venderse bien, la casa debía parecer de clase media, pero además también tenía que ser barata’. Esto quería decir que debía tener un aspecto romántico, un estilo conservador y ser barata de construir pero que, sin embargo, debía ser el símbolo de un status social” (Hall, 1996, p. 85).

Si, por un lado, el modelo suburbano se había “democratizado” y alcanzó (y acogió) a estratos medios y bajos de la sociedad, por otro, dentro de este modelo siguieron existiendo las jerarquías y las diferenciaciones. De esta forma aquellas personas con más recursos económicos podían desplegar sobre el tapete suburbano todo el repertorio de elementos que marcaran las distancias, no solo simbólicas sino también físicas, frente al entorno más cercano de urbanizaciones de adosados destinados a la clase trabajadora y también frente al entorno más lejano de la gran urbe.

“Los que ganaron”, como los definió la socióloga argentina Maristella Svampa (2001), aquellos que triunfaron socialmente, es decir, aquellos que están en los vértices superiores de las pirámides de la desigualdad social, son quienes han buscado en buena medida el refugio de estas “privatopías exurbanas” (McKenzie, 1994). Estos espacios, cuyas versiones contemporáneas tienen su origen y mayor acogida en el contexto de Estados Unidos –aunque, como ya hemos visto, cuentan con antecedentes que debe buscarse en Europa siglos atrás–, parten de una premisa inicial: la clausura física respecto a un exterior presentado como amenazante. El último tercio del siglo XX va a traer consigo un incremento considerable de dicho modelo residencial, coincidiendo con un proceso socio-político fundamental: la entrada en crisis el modelo del Estado Social y los consensos surgidos a la salida de la Segunda Guerra Mundial, produciéndose un progresivo deterioro y retraimiento de la dimensión pública –salud, educación, servicios sociales, limpieza, seguridad, etc.–.

¹⁴ Para entender este fenómeno en el marco de la expansión urbanística española de la última década ver López y Rodríguez (2010).

Las “privatopías” son la respuesta que las clases pudientes se dan ante un escenario urbano de creciente deterioro y conflictividad, llegando incluso a reivindicar una revisión de la condición ciudadana y del carácter (supuestamente) redistributivo de los impuestos. Aquellas representan no solo la negación de una característica urbana fundamental como es el “vivir juntos”, sino también la negación del papel del Estado como garante de la seguridad de todos los ciudadanos y, por ende, la negación de la responsabilidad ciudadana para que el Estado sea capaz de hacerlo (Young, 2000; Sennett, 2001). En el marco de una espiral individualizadora y privatizadora, cada sujeto debe hacerse cargo de sus fracasos y de sus éxitos y debería poder y saber dar respuesta a los problemas que le fueran surgiendo. Como señala Bauman, en el presente debía quedar claro que “los males son individuales, y también lo son las terapias” (Bauman, 2005, p. 71). De este modo, las “privatopías exurbanas” van a convertirse en refugios nostálgicos de “aquellos que ganaron”, quienes, supuestamente, son capaces de eludir la conflictividad social, pero en el fondo lo consiguen solo a costa de excluir cualquier atisbo de diversidad (desigualdad) en su territorio. Es por ello que estas “privatopías” requieren de una fuerte homogeneidad interna basada en un proyecto que imponga una forma espacial y social concreta, eliminando todo lo que no concuerde con la misma (Harvey, 2003). Es decir, el supuesto éxito de estos enclaves –riqueza, paz social, exaltación de la naturaleza y de la tranquilidad– solo se logra a través del exorcismo de aquello que molesta: los pobres, los desfavorecidos, los marginados.

Sin embargo, el éxito que creen haber alcanzado engendra su propio fracaso. De este modo, Richard Sennett (2001) plantea su cuestionamiento a la ilusión autoimpuesta –por los residentes de los enclaves “privatopicos”– de seguridad y certidumbre tanto personal como comunitaria en el contexto de lo que él denomina el “mito de la identidad purificada”. Este mito acaba por desmoronarse, constatando la irrealidad de una comunidad que no se cuestiona su propia definición del “nosotros” –ni siquiera existen espacios para plantearlo– y que, sobre todo, niega la opción de un contacto con un “ellos” –con la “alteridad”– que más temprano que tarde resulta inevitable y que suele ser percibido ante todo como amenaza. En este sentido, tanto como las modalidades residenciales segregadas y privatizadas, la igualmente privatizada automovilidad no va a conseguir evitar los choques simbólicos y/o efectivos en un escenario (exterior) de heterogeneidad social donde, ineludiblemente, emergerán actualizadas las presencias de desarraigados, de bárbaros, de la chusma, del populacho.

4. La vuelta a la ciudad construida

Tanto las propuestas más acabadas y radicales de expansión suburbana, en su versión de barrios privados de élite, como las múltiples copias que se han ido generando a lo largo del tiempo, destinadas a las clases trabajadoras –reconvertidas por obra y gracia del consumo de masas en clases medias¹⁵–, se encuentran lejos de

¹⁵ Ello como consecuencia de la expansión crediticia que exacerbó el consumo y el endeudamiento y que encontraba precisamente en la vivienda y en el vehículo privado unos de los signos distintivos más destacados de nuestras sociedades (López y Rodríguez, 2010).

convertirse en un modelo generalizable para la creciente urbanización del planeta¹⁶. Como ya hemos visto, no son pocas las grietas que se abren en las estructuras de su pretendido bienestar hermético y comunitario y que cuestionarían su deseabilidad y la viabilidad futura. Sin duda, el problema más grave se encuentra en su insostenibilidad ambiental de la suburbanización (Naredo, 2009). Igualmente ha sido objeto de cuestionamiento el propio modelo de socialización privatizada (Sennett, 2001; Harvey, 2003), incluso por quienes presentan el territorio fundamentalmente como un escenario estratégico para la competitividad y el enriquecimiento vinculado con conceptos fetiche como el talento y la creatividad (Florida, 2009; Glaeser, 2011).

Sin embargo, la mirada se ha vuelto nuevamente hacia la ciudad construida, hacia esa ciudad que la tradición “urbanófoba” despreciaba. Sin duda, la ciudad clásica ya no existe y por ello, los simplificadores esquemas que reducen el espacio urbano a centro-periferia o a lo urbano y lo sub-urbano, dejan de tener la fuerza que tuvieron antaño. No obstante, la ciudad y, sobre todo, “lo urbano”, siguen siendo, si cabe con mayor fuerza, elementos centrales de nuestras sociedades¹⁷. En todo caso, no hay un “retorno a los orígenes”, un volver a empezar ni un mirar atrás para comprender ni la sociedad ni su urbanización. Hay una evidente toma de distancia con un elemento clave de la ciudad fordista, la clausura. Hoy la ciudad no puede ser concebida como una unidad cerrada, sino como una estructura compleja que se articula en una suerte de procesos transfronterizos que no dejan de ser urbanos (Sassen, 2007).

Si se nos invita a pensar el espacio urbano no es difícil asociarlo con la desmesura física, con una suerte de “desparramamiento”, tanto horizontal, con calles y barrios que se extienden a lo largo de kilómetros en el territorio, como vertical, con grandes torres-colmena, o deslumbrantes falos arquitectónicos que se alzan más y más alto. A su vez, este desdibujamiento de lo urbano, por exceso, se ve intensificado por la hipermovilidad y por el desenraizamiento de determinados procesos económicos, sociales o culturales, lo cual sugeriría una transformación de la ciudad en algo más etéreo. Sin embargo, se vislumbra a su vez un proceso que vendría a cuestionar parcialmente esta imagen difuminada e indescrutable de la ciudad actual, a saber, la recentralización de actividades clave de la economía así como la concentración creciente de la pobreza y la desigualdad (Sassen, 2007). Ambos elementos socio-económicos vuelven a ser protagonistas de la urbe, si es que alguna vez dejaron de serlo. Por tanto, se hace necesario replantear las imágenes triunfantes del ciberespacio y la globalización, así como del aparente éxito suburbano, para atender, a su vez, a las prácticas del espacio concreto, la re-territorialización de las actividades globales, la materialización de las relaciones económicas y sociales que acontecen, en buena medida, dentro de espacios urbanos.

No es baladí la consideración (re)mercantilizante de la ciudad como un “tesoro redescubierto”, particularmente en lo referido a sus centros históricos.

¹⁶ No olvidemos que en la actualidad más de la mitad de la población del planeta es ya urbana y que Naciones Unidas estima que en 2050 el porcentaje de población urbana alcanzará el 70% del total mundial.

¹⁷ Para justificar el mantenimiento del término ciudad en el análisis de este periodo de intensos cambios socio-espaciales –frente a otros términos que nada añadirían en este caso, como post-ciudad, no-ciudad, ciudad global, etc.– valga decir, con Marc Bloch, que “los hombres no cambian de léxico cada vez que cambian de costumbres” (1996, p.146).

Henri Lefebvre analizando el proceso de revalorización urbanística, arquitectónica y artística, se refería a la celebración de un “festín de la autenticidad” para dar cuenta de la consideración de las ciudades antiguas como productos estratégicos de consumo cultural en el marco de las potentes industrial del turismo y del ocio, donde se exaltaba unos supuestos valores históricos inmutables que representaban “lo auténtico”, precisamente en oposición a aquel imaginario que había visto en lo rural-suburbano el espacio de “lo tradicional”, de las “esencias” de la sociedad (Lefebvre, 2013).

Esta revalorización de la ciudad construida va a apoyarse también en una dimensión comercial. Determinadas calles, determinados barrios van a buscar acumular un tipo de comercio concreto que les permitan competir con otras ciudades y, sobre todo, con los nodos comerciales de una periferia de fácil accesibilidad y que combinan el comercio de franquicias, con los hipermercados y los grandes centros comerciales especializados (cine, restauración, bricolaje, deporte, juguetes, hogar, textil, etc.). Estos centros periféricos ofrecen, en el marco de sus galerías comerciales, un ambiente que se equipara, precisamente, al de una calle comercial: una suerte de bulevar que puede contener diversa vegetación, bancos, ornamentación urbana, a lo cual se le suma una abundante iluminación, una temperatura agradable, música ambiental, un espacio protegido de las inclemencias meteorológicas y, sobre todo, vigilado en todo momento por seguridad privada (Sorkin, 2004).

La paradoja de la respuesta que pretende ofrecerse desde la ciudad construida es precisamente la de “imitar a la imitación”. Ante el simulacro de vida urbana (sin las “amenazas” y “riesgos” de esta) que encontramos en la periferia, los centros o áreas comerciales a cielo abierto se proponen rescatar la singularidad de la ciudad construida, sus “cualidades de lugar” para ofrecer “auténtica vida urbana”: la ciudad histórica, la ciudad cultural, la ciudad comercial con una rica vida social basada en la oferta de establecimientos de hostelería. Sin embargo, algo empareja los estilos de vida y consumo urbano y suburbano: la enorme dependencia que genera el coche en las dinámicas de movilidad cotidiana y la fácil accesibilidad que los centros comerciales periféricos ofrecen a través del mismo acaban por hacer de la ciudad construida, y en particular de sus zonas comerciales más boyantes, receptores de enormes volúmenes de vehículos privados. El coche, sigue siendo, después de todo, uno de los pilares de nuestras sociedades (Urry, 2004).

En este “retorno” hacia la ciudad construida, no podemos olvidar la revalorización residencial que experimentan áreas urbanas concretas que en ciertos casos tenían el rango de “zonas sensibles”. Véase el caso de los denominados “barrios chinos” como actualizaciones de esas antiguas babilonias generadoras de sociedad y deprivación. El aburguesamiento de determinados barrios deprimidos ha sido un fenómeno particularmente intenso en las últimas décadas¹⁸. Tras un proceso de desinversión, al que nos referimos anteriormente, se produce ahora un efecto contrario de reinversión de capital sobre la ciudad construida, vinculada al mercado del suelo y la vivienda, que no pretende sino encontrar una mayor tasa de retorno a aquellas que se estaban alcanzando en los desarrollos suburbanos (Smith, 2012). En términos residenciales este proceso no nos habla sino de escenarios marcados

¹⁸ Para realizar un acercamiento a este proceso a partir del análisis de diversas experiencias en Europa, Latinoamérica o Estados Unidos ver Bidou-Zachariasen (2003) y Smith (2012).

por dinámicas específicas de clase que vendrían a ejemplificar la reactualización e intensificación de los procesos de polarización socio-espacial. En definitiva, las fronteras sociales intraurbanas se trasladan y se modifican pero no dejan de existir, ni dejan de reproducir muros físicos o simbólicos similares a los que se levantan en las “privatopías exurbanas”.

Sin embargo, en los últimos años todos aquellos valores característicos (bien efectivos, bien potenciales) de la urbe occidental tradicional (fundamentalmente europea) –y que el pensamiento “urbanófono” ha tendido a despreciar: densidad, mezcla de usos, diversidad social y étnica, visibilización, anonimato, apropiación– van a situarse en el centro del argumentario que guía y legitima a la mayoría de los procesos de retorno y revalorización de la ciudad. ¿Cómo entender lo que a todas luces resulta una flagrante contradicción? ¿Cómo interpretar una requalificación del espacio urbano en unos términos que apenas cuestionan la fragmentación y segregación social que se ha venido produciendo? Para comprender tal situación, y poner en juego la evidente tensión entre lo público y lo privado en el espacio urbano, vamos a detenernos ahora en el análisis de un elemento estratégico de las políticas de regeneración urbana: el espacio público.

5. Las privatopías ciudadanistas

El espacio público urbano aparece hoy como el gran condensador de valores positivos de nuestra sociedad en su dimensión urbanística, social y política. Cabe destacar que frente al ensalzamiento individualizador y privatizador de las urbanizaciones residenciales suburbanas, el espacio público va a ser presentado como la apoteosis de la igualdad y la unidad colectiva que conformarían los habitantes y usuarios de la ciudad. La emergencia de una denominada retórica “ciudadanista” (Garnier, 2006; Domínguez, 2010; Delgado, 2011) va a situar precisamente en el centro del discurso a la ciudadanía en tanto que protagonista de la vida urbana, con un énfasis particular en su condición política: portadora de derechos, con capacidad de decisión sobre lo que sucede donde vive. Todo ello entraría en colisión con la tradición “urbanófoba” y “demófoba” que había impregnado parte importante de las políticas del espacio urbano anteriormente, las cuales en muchos casos mostraban una explícita vertiente punitiva: criminalización, expulsión, segregación, confinamiento. Ahora la clave parecía encontrarse en la profundización en una activa y rica vida civil y en el requerimiento a los ciudadanos de un compromiso por hacer una ciudad mejor entre todos.

Es en este contexto en el que va a surgir, con especial fuerza en el caso español, la reivindicación de una idea concreta: el “civismo”. De raíz netamente política (De Francisco, 2007), la misma, como veremos va a encontrar, sin embargo, una reinterpretación muy particular en el caso actual de los procesos de regeneración y en los discursos de reivindicación del espacio urbano. Igual que el espacio público va a acabar por quedar reducido en buena medida a una dimensión constructiva –el espacio público físico–, el “civismo” va a asemejarse simplemente con un “saber comportarse” en dicho espacio público. En este sentido, lo político se diluye, o mejor, queda enmascarado por la dimensión técnico-urbanística. Todo ello, en el fondo no va sino a provocar una sensible disminución de la distancia abismal que

existía con aquellos planteamientos “demófobos” y “urbanófobos” que parecían desterrados en este nuevo periodo urbano y confinados sobre todo a los espacios residenciales más exclusivos. Como veíamos en aquellos reductos comunitarios, la clave de su pretendido éxito se encontraba en el diseño de una determinada forma espacial y en la existencia de un filtro que favorecía la homogeneidad de perfiles y prácticas sociales. ¿En qué se asemejarían pues estos planteamientos con las actuales transformaciones urbanas que ponen su énfasis en la recuperación del espacio público?

Sin duda encontramos evidentes diferencias en la recuperación urbanística de espacios públicos a través de aperturas de plazas y paseos peatonales o a través de una supuesta expulsión del coche del espacio urbano¹⁹. Sin embargo, la relevancia que las instituciones locales van a otorgar a este nuevo escenario público provocará que, de algún modo, la lógica utópica “de forma” y “de proceso (social)”, a la que se refería Harvey (2003) para explicar el ámbito de las “privatopías exurbanas”, se traslade ahora a la ciudad construida. Digamos por tanto que se va a producir una forma urbana concreta y que se va a exigir que las prácticas se amolden a la misma. Es decir, ante un escenario de alta calidad urbanística (mobiliario de diseño, alta relevancia de la dimensión estética, rehabilitación de edificios, inversión en limpieza urbana) nos encontramos con el requerimiento de una “escenificación” que esté a la altura de las circunstancias, a la altura de ese “escenario”. Es así como va a generalizarse un discurso y una serie de regulaciones que, girando en torno al “civismo”, van a actuar como dispositivos disciplinadores de los usos y prácticas del espacio. Todo ello, en el fondo, nos va a permitir hacer una lectura alcanzando similares conclusiones a las que llegamos al abordar el escenario comunitario suburbano. Por ello, pasando a analizar esa retórica “ciudadanista” a la que nos hemos referido, proponemos –no sin cierto ánimo polemizador por lo circunscrito que suele estar el término– hablar de una iniciativa “privatópica ciudadanista” aplicada al espacio público de la ciudad construida.

El primer paso que detectamos en este sentido va a ser el surgimiento a comienzos del siglo XXI en multitud de ciudades de unas denominadas “ordenanzas cívicas”²⁰ que va a marcar la explicitación de una transición de conceptos como espacio público, ciudadanía y “civismo” desde una dimensión colectiva y política hacia otra de tipo individual y conductual. La paradoja de esta transición es que pretende reducir el espacio público a un ámbito igualador, –algo a priori positivo– pero ello a costa de dejar fuera, de apartar todas las particularidades, todas las diferencias y desigualdades que en realidad cada usuario lleva inevitablemente consigo. El saber comportarse, el actuar desde la imparcialidad, la mesura y el desapasionamiento serían los criterios que debieran regir en esta producción del espacio público. El comportamiento en público debiera estar regido por el “punto

¹⁹ Como vimos en la descripción de las zonas urbanas comerciales, el coche se ha mantenido como un elemento central en la vida urbana. Su desaparición de muchas superficies peatonalizadas no significa por tanto, una apuesta por el peatón y por un nuevo modo de movilidad urbana, tal como la expresaba Mumford (2012), sino por un sistema de espacios-isla peatonalizados vinculados generalmente al consumo y donde el coche continúa presente (aparcado en el subsuelo) para conectar dichos espacios con otros puntos de la ciudad.

²⁰ Es paradigmático la expansión de este tipo de normativas a partir de la segunda mitad de la década de los 2000 en el contexto español: Barcelona, Málaga, Toledo, Valladolid, Sevilla, Granada, Bilbao, Pamplona-Iruña, etc.

medio de la virtud” (Gaviria, 1981, p. 36), por una “visión desde ninguna parte” (Young, 2000, p. 172). Habría así que liberar la mirada, la reflexión y, sobre todo, la acción de la pasión. En ella solo encontraríamos el error y el perjuicio para los intereses del conjunto.

Emerge de este modo un nuevo poblador del espacio público con un perfil profundamente homogéneo, donde las diferencias son reducidas a la unidad y donde no encontramos sino un enmascaramiento de “la forma en que las perspectivas particulares de los grupos dominantes proclaman la universalidad [ayudando] a justificar las estructuras jerárquicas de toma de decisiones” (Young, 2000, p. 167). Algo muy parecido a lo que sucede con la posición dominante de arquitectos y urbanistas que diseñan la ciudad, como diría Lefebvre (1976), desde el punto medio arquimédico, desde la supuesta clarividencia y neutralidad técnicas. Comienza pues a perfilarse un nuevo espacio “privatópico”, espacio sin disonancias, sin presencias incómodas, espacio impoluto, espacio ideal.

El “civismo” en el espacio público, cuyas referencias clásicas eran la vida y la acción colectivas, queda por tanto reducido a la individualidad del transeúnte y así se convierte en un escenario estanco, contradiciendo algunas de sus características fundamentales como la accesibilidad o la posibilidad de apropiación. Desde entonces, todo lo que allí sucediera tenía explicación única y exclusivamente dentro de sus límites, los de la conducta pública. Las particularidades, por tanto, nunca tendrían que interferir en las prácticas. El espacio público debería ser salvaguardado de contener marca alguna de lo social. En el mismo, todos los usuarios serían iguales. Lo social y, en definitiva, lo público, bajo el exorcismo del “civismo” es expulsado, exorcizado. El resultado, por tanto: un espacio público destinado al “ciudadano medio” que, sin mucho esfuerzo, nos remitirá a la figura ideal de la “clase media” e, igualmente, a un gran mito manejado durante largo tiempo en nuestras sociedades: el mito de la sociedad de clase media (Navarro, 2013). Sociedad de personas cultas, no conflictivas, movidas por el respeto, el decoro, la buena educación, pero también, sociedad de propietarios y consumidores, sociedad de individuos autosuficientes. Del espacio público desaparece la complejidad de la realidad social y política contemporáneas, se ocultan las trazas de inestabilidad e incertidumbre, de conflictividad y cuestionamiento que históricamente lo han acompañado (Sennett, 2003). Es un espacio desconflictivizado, como sucede en la “privatopía exurbana”, espacio de una supuesta apoteosis del bienestar y la paz social.

Sin embargo, como en aquellas realidades, ahora el “civismo-ciudadanismo” actúa como un refuerzo de la atomización social, representando la imposible existencia de una seguridad colectiva, ya que, según esta perspectiva, no existiría colectivo más allá del agregado de individualidades que componen a la ciudadanía en el espacio público. Como señala Luis Enrique Alonso (2001) el giro hacia la llamada gestión privada de los riesgos sociales hace que el bienestar sea concebido no como un derecho (social) sino como una oportunidad (individual). La cuestión, en todo caso, no es que la soluciones biográficas a determinados problemas –laborales, de salud, de vivienda, de dependencia– sean especialmente duras o costosas, sino que, simplemente, obligan a los individuos a enfrentarse con riesgos y contradicciones que son producidos socialmente (Bauman, 2005). Al cargar al individuo con la

responsabilidad y la necesidad de afrontarlos, la consecuencia es el irremediable fracaso y la angustia vividos en términos psicológicos. Sin embargo, las incómodas y en casos groseras manifestaciones públicas de este malestar social y político no dejarán de hacerse visibles –de forma individual, pero inevitablemente, también de forma colectiva– en el espacio. Y así serán abordadas fundamentalmente: en su visibilización pública, y no tanto en su origen. Difícil pues pensar en una salida de dichos malestares por esta vía. No obstante, la importante presencia de elementos punitivos en la gestión del espacio público parece mostrar que esta es y seguirá siendo una medida recurrente (Pisarello y Asens, 2014).

Merece la pena en todo caso plantear un matiz entre las lógicas “privatópicas” que se desplegarían en una urbanización “exurbana” y las lógicas “privatópicas ciudadanistas” que se aplican en el espacio público. En principio, la evidencia de una puerta de entrada vigilada parece marcar nítidamente las posibilidades de acceso o no a un determinado recinto, sin embargo, cabe recordar a este respecto las palabras de Henri Lefebvre:

“La mayor parte de las prohibiciones son invisibles. Las cancelas y rejas, las barreras materiales y los fosos no son sino casos extremos de la separación. Los espacios elitistas, los *beaux quartiers* y los sitios ‘selectos’ están protegidos contra los intrusos por signos y significantes más abstractos” (Lefebvre, 2013, p. 355).

De algún modo, esto mismo es lo que sucede con la regulación de acceso al espacio público. Existe toda una retórica y un simbolismo vinculados con la conducta en el espacio público que remite a términos de amplia aceptación social como la convivencia, el respeto, la armonía. Sin embargo, tras ella acaban por desaparecer (simbólicamente) las regulaciones efectivas, las denominadas ordenanzas cívicas, que de hecho se mantienen vigentes y que van a condicionar de forma efectiva las prácticas de los usuarios del espacio en su vida cotidiana. En este espacio público sin muros ni cancelas, lo que queda es el importante paso regulativo que incrementa su normativización, lo cual, precisamente, va a permitir jugar en muchas ocasiones con esos términos fetiche, escasamente delimitados y definidos en las ordenanzas (se presupone que todo el mundo debiera entender a qué se hace referencia cuando se habla de “armonía” o “convivencia”), favoreciendo asimismo los sobrentendidos, particularmente en materia punitiva. Es decir, van a permitir que los usos posibles del espacio queden en buena medida a merced de la interpretación de la normativa hecha por la autoridad, esto es, por los agentes municipales y por las directrices apuntadas por sus responsables. La cuestión es que la regulación existe y, claro es, los agentes pueden recurrir a ella en cualquier momento. Una regulación que, como se ha dicho, es ambigua en ciertos de sus planteamientos, lo cual, precisamente, permite que también la autoridad municipal sea mucho más arbitraria, de los más laxo a lo más punitivo, y esto con unas consecuencias económicas mucho mayores que con regulaciones anteriores. De este modo, la amenaza punitiva es permanente, y así, la excepcionalidad siempre está presente si el espacio no se utiliza tal y como se debe²¹.

²¹ Ateniéndonos a un ejemplo de las ordenanzas cívicas, tomando el caso de Pamplona-Iruña, podemos apreciar cómo en la tipificación de las multas señala con un empeño “omniabarcador” aquello

En la práctica la arbitrariedad interpretativa de la ordenanza se traduce en casos abordados, por tanto, de muy distinto modo. Si por un lado, las administraciones apelan actualmente a un aumento en la agilidad de sus actuaciones, seguimos, por otro lado, encontrando trámites burocráticos muy pesados que penalizan determinados usos del espacio los cuales están sujetos a la concesión de permisos y cuya celebración suele tener restringidos puntos concretos de la ciudad.

Una de las evidencias que nos deja esta situación es la incentivación normativa de las actividades mercantilizadoras del espacio y, a su par, la restricción de las actividades de carácter político y crítico con las autoridades. En este sentido, la visibilización informativa y publicitaria de actividades o marcas en el espacio público pasa por un filtro económico que muestra que lejos de resultar accesible a todo el mundo, el espacio público cívico es profundamente desigualador, favoreciendo a aquellos entes que pueden pagar su visibilización (grandes marcas comerciales) y sancionando a quienes tienen más dificultades para acceder a los canales clásicos de difusión pública (expresiones de oposición o disidencia política y cultural).

Ante este y otros muchos ejemplos, tenemos que concluir afirmando que los criterios arbitrarios sobre la aplicación de las ordenanzas y las lógicas cívicas acaban siéndolo mucho menos en la práctica, cuando vemos que son un mismo tipo de personas aquellas que encajan en la figura del “incívico”. Esto es, dentro del cajón de sastre que puede llegar a ser la regulación cívica, el perfil de personas que finalmente entran en él suele ser siempre el mismo.

Para comprender el modo en que se conforma la figura del “incívico” resulta fundamental que partamos de la premisa anteriormente planteada: el espacio público es un escenario que acoge en su seno conductas individuales y es a ellas a las que se les debe pedir cuentas de su comportamiento. Como hemos podido ver, esta premisa contenía una trampa: dissociaba lo biográfico respecto de la conducta de cada persona en público –que debía ser la de la pulcritud, el respeto y el equilibrio virtuoso–. Cada cual debía dejar toda su mochila repleta de malestares o euforias en la “puerta de entrada” del espacio público, para adoptar la mesura y la discreción como rasgo principal de su conducta. Esta trampa que, parcialmente, cabría pensar que es asumida por el conjunto de los usuarios del espacio público –todos participamos, al fin y al cabo, en el goffmaniano juego de presentarnos en público en nuestra vida cotidiana (Goffman, 2004)– va a contar necesariamente con algunas víctimas que no podrán escapar a ella, es decir, que no podrán desprenderse de esa mochila que les marcará en su presencia pública. Lo cual trae como consecuencia necesaria la afirmación de que el espacio público cívico lejos de resultar accesible, igualador y, en último término, democrático, es un espacio hondamente excluyente. No todo el mundo tiene cabida en él, ya que no todo el mundo podrá adaptarse a esa forma física y normativa preestablecida. Es decir, en el fondo, la reducción de los criterios para el uso y utilización del espacio público a una mera cuestión de conducta no da una explicación total de cuanto acaece en el espacio público cívico.

que será objeto de sanción: “constituirá infracción colocar cualquier elemento en los espacios públicos sin autorización” (Artículo 36, b), rematando tal aseveración con otra que busca que nada quede fuera de lo regulado. Así, se indica que se tendrán en cuenta “las acciones y omisiones contrarias a lo establecido en esta Ordenanza que no hayan sido tipificadas en los artículos anteriores” (Artículo 36, f). Es decir, “todo lo dicho” y “todo lo no dicho”.

Por ello, debemos plantearnos hacer referencia a una “variable presencial”. Y es esta la que va a permitirnos explicar por qué el espacio público se rige por una lógica “privatópica”, es decir, por qué el espacio del “civismo” es excluyente y cómo en definitiva va a ser él mismo el que genere la figura de los “incívicos”. Personas que solo por el hecho de estar “presentes” van a hacerse merecedoras del título de “incívicas”, existiendo solo una manera para desprenderse de dicho apelativo: su salida de la escena. Dicho de otro modo, son personas que no tendrían opción a la redención. Son incompatibles con el “civismo”. La única posibilidad para ellas sería estar fuera, estar lejos.

Esas “presencias incívicas”, nos recuerdan que nuestras sociedades, las mismas sociedades que reivindican el “civismo” y el respeto en el espacio público, son las que generan desigualdad social. Nos recuerdan que existe un gran malestar en la población por las políticas económicas, sociales, culturales y lingüísticas, por las inversiones en grandes infraestructuras o por los rescates a los bancos con dinero público. Son quienes nos recuerdan que no existe tal sociedad de clase media que se pregonaba satisfecha, regodeada en su quebradizo bienestar. Y, por supuesto, quienes nos van a recordar también que el espacio público, como la vida urbana, se nutre de conflictos y tensiones porque tenso y conflictivo es un espacio donde viven y conviven un considerable número de personas enormemente diversas y también desiguales (Delgado, 2007).

En torno a esta pluralidad de “presencias incívicas” se despliega una yuxtaposición de categorías sin más particularidad que la condición negativa que las iguala (Aramburu, 2002). Unas se confunden con otras y/o a través de otras. El espacio impoluto se va viendo deteriorado por la colocación de carteles de “se vende” o “se alquila”, pero también por quien convoca una manifestación o un acto festivo no institucional; se ve deteriorado por el destrozo de un banco durante una pelea entre borrachos o por el uso de ese mismo banco por un sin techo que lo ensucia cuando duerme en él. De este modo, se produce un ejercicio de “contaminación”, de negatividad que acaba por criminalizar –como en realidad ha sucedido tradicionalmente– la protesta y la pobreza urbanas. Por ello, un simple manifestante sería un potencial vándalo y, por eso mismo, cualquier ejercicio de espontaneidad lúdica podría concluir en una desagradable gamberrada en perjuicio de los “ciudadanos cívicos” y del mobiliario urbano. En esta ceremonia de la confusión que crea la asignación de la etiqueta de “incívico”, “vándalo” o “violento” se acaba por configurar un espacio cuyos usos se ven progresivamente restringidos, llegando a ser discriminatorios en el caso de presencias disonantes para la mirada institucional.

6. A modo de cierre

No cabe duda que existen sensibles diferencias entre el modelo de “privatopía exurbana” y la propuesta de análisis de transformaciones del espacio público como “privatopías ciudadanistas”, sin embargo, la coincidencia sobre la conformación de un espacio crecientemente normativizado y vigilado da como resultado pautas privatizadoras, restrictivas y excluyentes con no pocas similitudes. En el fondo, en el espacio público “intraurbano” se pone en juego algo que en los escenarios “exurbanos” se da por hecho: la pacificación del espacio, la “aconflictividad” de un contexto donde no habría opción a disputas pues no habría diferencias que dirimir. Sin embargo, como hemos pretendido mostrar, en un caso y otro, esto está lejos de alcanzarse.

En un momento en que se replantea el sentido de la planificación de las ciudades, debemos afirmar, con Delgado (2007), que durante demasiado tiempo se ha pretendido sobre todo planificar las prácticas, buscando imponer una regulación específica a la vida urbana a través de formas (nuevo espacio público) y normas (ordenanzas de civismo) particulares. Sin embargo, cabe recordar las palabras de Richard Sennett para poner en cuestión el éxito de tal propósito:

“Los planificadores tratan de guiar la historia del futuro de sus ciudades de acuerdo con líneas predeterminadas, específicas; [sin embargo] no hay provisión para el hecho de la historia, para lo indeliberado, para lo contradictorio, para lo desconocido [...]. Los planificadores están condensados siempre, a la larga, a que se les escape el control” (Sennett, 2001, p. 154).

Algo muy similar a lo afirmado por Lefebvre de una forma más escueta: “es imposible inmovilizar lo urbano” (Lefebvre, 2013, p. 417). Lo urbano no es una forma ni un contenido estático ni previsible, es la ciudad teniendo lugar, por supuesto que con sus regularidades, con sus rutinas, pero también con sus contradicciones e incertidumbres.

De hecho, la búsqueda de un espacio purificado, –a imagen de los limbos “privatopícos exurbanos”, pero ahora en pleno entramado de edificios y calles– y la intensificación de medidas punitivas que pretenden reafirmarlo no hacen sino demostrar la emergencia permanente de resistencias, de choques de intereses y de múltiples luchas que toman cuerpo en la ciudad, como sucede con las mujeres, inmigrantes y jóvenes precarizados, con la política de desahucios o la corrupción institucional. Uno de los casos más visibles en los últimos años, sin duda, ha sido el “movimiento 15M”. Muchas de las luchas que se visibilizan en el espacio público contribuyen a conformar igualmente el espacio en su dimensión urbanística: véase, por ejemplo, el caso de las prácticas y reivindicaciones de los centros sociales ocupados vinculando el activismo social, la vida de barrio y/o las políticas del suelo y la vivienda, o los movimientos vecinales contra determinadas operaciones urbanísticas. Estas y otras formas de movilización y de resistencia, en definitiva, de conflictividad de y en el espacio público, no dejan de hacerse visibles por más que la pretensión punitiva y privatizadora se intensifique en la búsqueda de la purificación espacial, espejismo de un imposible espacio “desconflictivizado”.

7. Bibliografía

- ALONSO, Luis Enrique (2000): “Ciudadanía, sociedad del trabajo y Estado de Bienestar: los derechos en la era de la fragmentación” en Pérez Ledesma, M. –ed.– *Ciudadanía y democracia*. Pablo Iglesias, Madrid.
- ARAMBURU, Mikel (2002): *Los otros y nosotros: Imágenes del inmigrante en la Ciutat Vella de Barcelona*. Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid.
- BAUMAN, Zygmunt (2005): *Modernidad líquida*. FCE, Buenos Aires. (Ed. Orig., 2000).
- BERMAN, Marshall (2001): *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. Siglo XXI, México DF. (Ed. orig., 1982).
- BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine –dir.– (2003): *Retours en ville. Des processus de ‘gentrification’ urbaine aux politiques de ‘revitalisation’ des centres*. Descartes et Cie, Paris.
- BLOCH, Marc (1996): *Apología para la historia o el oficio del historiador*. FCE México DF. (Ed. orig., 1949).
- CAPEL, Horacio (2006): “Gritos amargos sobre la ciudad” en BERGALLI, Roberto y RIVERA, Iñaki –coords.– *Emergencias urbanas*. Anthropos, Barcelona.
- CASTELLS, Manuel (1986): *La ciudad y las masas*. Alianza, Madrid. (Ed. orig., 1983).
- CEAMANOS, Roberto (2014): *La Comuna de París (1871)*. Catarata, Madrid.
- DE FRANCISCO, Andrés (2007): *Ciudadanía y democracia. Un enfoque republicano*. Catarata, Madrid.
- DEBORD, G. (2002). *La sociedad del espectáculo*. Pre-textos, Valencia. (Ed. orig., 1967).
- DELGADO, Manuel (2007): *Sociedades movedizas*. Anagrama, Barcelona.
- DELGADO, Manuel (2011): *El espacio público como ideología*. Catarata, Madrid.
- DOMÈNECH, Antoni (2004): *El eclipse de la fraternidad. Una revisión republicana de la tradición socialista*. Crítica, Barcelona.
- DOMÍNGUEZ, Mario (2010): *Post-política y ciudadanía*. Federación de Estudiantes Libertarixs-Somosaguas, Madrid.
- FLORIDA, Richard (2009): *Las ciudades creativas*. Paidós, Barcelona. (Ed. orig., 2008).
- GARNIER, Jean-Pierre (2006): *Contra los territorios del poder*. Virus, Barcelona.
- GAVIRIA, Mario (1971): *Campo, urbe y espacio del ocio*. Siglo XXI, Madrid.
- GAVIRIA, Mario (1981): *El buen salvaje (de urbanitas, campesinos y ecologistas varios)*. El Viejo Topo, Barcelona.
- GLAESER, Edward (2011): *El triunfo de las ciudades*. Taurus, Madrid.
- GOFFMAN, Erving (2004): *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Amorrortu, Buenos Aires. (Ed. orig., 1959).

- HALL, Peter (1996): *Ciudades del mañana*. Serbal, Barcelona.
- HARVEY, David (1998): *La condición de la posmodernidad*. Amorrortu, Buenos Aires. (Ed. orig., 1990).
- HARVEY, David (2003): *Espacios de esperanza*. Akal, Madrid. (Ed. orig., 2000).
- HARVEY, David (2007): *Urbanismo y desigualdad social*. Siglo XXI, Madrid. (Ed. orig., 1973).
- HARVEY, David (2008): *París, Capital de la modernidad*. Akal, Madrid. (Ed. orig., 2006).
- HOBBSBAWM, Eric (2001): *Historia del siglo XX*. Crítica, Barcelona. (Ed. orig., 1994).
- JACOBS, Jane (2011): *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Capitán Swing, Madrid. (Ed. orig., 1961).
- LE CORBUSIER (1989): *Principios de urbanismo (La Carta de Atenas)*. Ariel, Barcelona. (1933-1942).
- LEFEBVRE, Henri (1965): *La proclamation de la Commune*. Gallimard, París.
- LEFEBVRE, Henri (1976): *La revolución urbana*. Alianza, Madrid. (Ed. orig., 1970).
- LEFEBVRE, Henri (1978): *El derecho a la ciudad*. Península, Barcelona. (Ed. orig., 1968).
- LEFEBVRE, Henri (2013): *La producción del espacio*. Capitán Swing, Madrid. (Ed. orig., 1974).
- LÓPEZ, Isidro y RODRÍGUEZ, Emmanuel (2010): *Fin de ciclo. Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010)*. Traficantes de sueños, Madrid.
- McKENZIE, Ewan (1994): *Privatopia: Homeowners Associations and the Rise of Residentianl Private Government*. Yale University Press, New Haven.
- MUMFORD, Lewis (2012): *La ciudad en la historia*. Pepitas de Calabaza, Logroño. (1961-1989).
- NAREDO, José Manuel (2009): *Raíces económicas del deterioro ecológico y social*. Siglo XXI, Madrid. (Ed. orig., 2006).
- NAVARRO, Vicenç (2013): “¿Existen las clases sociales? Y ¿hay conflicto entre ellas?” en *Público*, 17 de septiembre de 2013.
- PISARELLO, Gerardo y ASENS, Jaume (2014): *La bestia sin bozal. En defensa del derecho a la protesta*. Catarata, Madrid.
- SASEN, Saskia (2007): *Una sociología de la globalización*. Katz, Buenos Aires.
- SENNETT, Richard (2001): *Vida urbana e identidad personal*. Península, Barcelona. (Ed. orig., 1970).
- SENNETT, Richard (2003): *Carne y piedra*. Alianza, Madrid. (Ed. orig., 1994).

- SIMMEL, Georg (2001): *El individuo y la libertad*. Península, Barcelona. (Ed. orig., 1957).
- SMITH, Neil (2012): *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*. Traficantes de sueños, Madrid. (Ed. orig., 1986).
- SORKIN, Michael –ed.– (2004): *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público*. Gustavo Gili, Barcelona. (Ed. orig., 1992).
- SVAMPA, Maristella (2001): *Los que ganaron. La vida en los countries y barrios privados*. Biblos, Buenos Aires.
- URRY, John (2004). “The ‘System’ of Automobility” en *Theory, Culture and Society*, núm. 21(4/5), Londres, pp. 25-39.
- WEBER, Max (1987): *La ciudad*, La Piqueta, Madrid. (Ed. orig., 1922).
- YOUNG, Iris Marion (2000): *La justicia y la política de la diferencia*. Cátedra, Valencia. (Ed. orig., 1990).