

# Bogotá: la ciudad móvil que todos queremos.

Dulce María Bautista (\*)

*“Así que después de muchos años me encontré otra vez en casa. Estaba en la plaza principal (...) y no sentía emoción alguna.”*

MILÁN KUNDERA. LA BROMA

**Resumen:** La movilidad es un reflejo cultural y económico. El espacio y la ciudad pueden ser vistos como bienes y como herramientas. Los monumentos son bienes. Las herramientas pueden ser activas o pasivas. Las activas se refieren a los hábitos, habilidades, actividades y patrones de los usuarios, mientras que las pasivas tienen que ver con los procedimientos utilizados que se vuelven señales por ser interpretadas. Bogotá es una ciudad que presenta algunos problemas de movilidad que tienen antecedentes históricos. Los huecos y las basuras son problemas que deben resolverse. Es importante que el clima de las ciudades sea amable para lograr una óptima movilidad. En la actualidad se realizan campañas que pretenden mejorar la imagen de la ciudad pero falta mayor compromiso por parte de todos.

**Palabras clave:** Movilidad, Bienes, Herramientas, Espacio, Derechos

**Abstract:** Moving is a cultural and economical aspect of a society. The surroundings and the city can be seen as belongings and also as tools. Monuments for example are belongings, on the other hand tools can be active or passive, the active ones refer to citizen's habits, abilities, activities and patterns, while the passive ones have relation with the procedures used that become signals to be interpreted.

Bogota is a city that has some moving problems that come from the past. Holes in the streets and garbage are some of these problems that need to be solved. It is important to have a nice weather in the cities to guarantee a better mobility. Nowadays, campaigns to improve the image of the city are taking place but there is still much more compromise needed from all of us.

**Ker Words:** Moving, Belongings, Tools, Space, Rights

1. ¿QUÉ ES LA CIUDAD COMO ESPACIO DE MOVILIDAD?

Fecha de recepción: 20 - IV - 08

Fecha de aceptación: 26 - X - 08

(\*) Bautista Dulce María. Semióloga  
Catedrática de La Pontificia



Para aproximar una interpretación de la movilidad dentro de un espacio específico, a saber la ciudad, es preciso, inicialmente, identificarla como contenedora de espacios de significación de un conjunto de elementos que participan como bienes o como herramientas en la construcción cultural, individual y colectiva.

Este punto de vista lo enfatiza Lokjine al analizar las relaciones entre lo público y lo privado, que llevan a reflexionar acerca de las condiciones individuales y sociales de la acumulación. (1) Este punto de vista nos hace sospechar -en primera instancia- que el espacio en que se encuentra enmarcada la ciudad es de índole económica y que su entramado, por la naturaleza de los actores, es de índole cultural.

En relación con lo cultural, el semiólogo Itamar Even-Zohar anticipa que la cultura puede ser analizada ya sea como bienes o ya como herramientas. En tanto bienes, los significados reconocen la existencia material o palpable de objetos que ocupan los espacios; pueden ser también intangibles, es decir, no-palpables, como por ejemplo las tradiciones y celebraciones con que cuenta una ciudad.

Ya como herramientas, Even-Zohar se refiere con precisión a los elementos culturales como instrumentos para organizar la vida individual o colectiva. Así, las clasifica en dos subgrupos: las herramientas pasivas que corresponden a

*“procedimientos con cuya ayuda la realidad se analiza, se explica y llega a tener sentido para los seres humanos. Son señales que necesitan ser interpretadas”. (2)*

(1). (citado Cuervo J.M. y Otra. **Industria y ciudades en la Era de la Mundialización. Un enfoque socioespacial.** T.M:Editores. CIDER, 1997., p.30.

(2). Even-Zohar, Itamar. **La literatura como bienes y como herramientas.** En: Darío Villanueva, Antonio Monegal & Enrique Bou., coords., Editorial Castalia, Madrid, 1999.

(3). Swidler, citado por Even Zohar. p.5.

(4). Tobío Constanza. Estructura Urbana, Movilidad y Género en la Ciudad Moderna. Universidad Carlos III de Madrid, Conferencia en la escuela de verano Jaime Vera, Galapagar, Madrid. Junio 1995. Editado por el Instituto Juan de Herrera ISSN:1578-097X, Madrid.

**la ciudad puede definirse como el lugar polisémico por excelencia. En ella se mezclan valores, usos costumbres ideologías y lenguajes que van estructurándose en la medida que se dan encuentros y desencuentros.**

El otro subgrupo lo conforman las herramientas activas, definidas por el autor como los procedimientos con la ayuda de los cuales un individuo puede manejar cualquier situación ante la que se encuentre, así como producir también cualquier tipo de situación, por ejemplo, hábitos, habilidades y patrones mediante los cuales la gente construye estrategias de acción. (3).

De esta manera, la ciudad puede definirse como el lugar polisémico por excelencia. En ella se mezclan valores, usos costumbres ideologías y lenguajes que van estructurándose en la medida que se dan encuentros y desencuentros.

La ciudad, cuyo principio "formal" estuvo en el burgo, trajo la impronta de la *Polis* griega en el ejercicio espacial del uso de la palabra y, adicionalmente la combinación cultural-mercantil que favoreció desde entonces su movilidad. Esa es una de las razones por las cuales economía y cultura desde siempre vinieron de la mano.

Es de considerar que aquella distribución espacial cerrada, misteriosa si se quiere, hermética, de la ciudad medieval o del laberinto, que fueron la aljama y la medina o, más tarde, los guetos judíos que impedían la movilidad de los usuarios fue evolucionando y se transformó porque la cultura es un agente dinámico de cambio, porque para la economía, las distribuciones espaciales complicadas son inversamente proporcionales al desarrollo.

La estructura tradicional de la ciudad ha sido altamente cuestionada porque justo en ella se da la movilidad. Constanza Tobío, al respecto, cita a Le Corbusier ya que

*"En la Carta de Atenas se plantea una oposición entre la ciudad tradicional, caracterizada por la mezcla e indiferenciación de usos urbanos, y la ciudad moderna, racional y funcional que se rige por un principio fundamental: la zonificación. (...) el urbanismo moderno plantea que hay que construir ciudades en que los diferentes usos, las diferentes funciones urbanas, estén separadas en espacios distintos."* (4)

En este sentido, podemos pensar en ciudades como Brasilia, estrictamente plantificadas desde una concepción urbanística estética y específica, como ejemplo claro de la modernidad, por el contrario con la ya mencionada Medina. De esta forma surgieron nuevos modos de desplazarse en la ciudad, puesto que la planificación permitió la unión entre puntos distantes y el reconocimiento de los existentes como posibles focos de atención cultural. Claro, esta afirmación no desconoce el poder del carnaval en las ciudades medievales, conservado hasta ahora, lo mismo que los espectáculos circenses y todas las manifestaciones de ellos derivadas, pero cuando la ciudad empezó a dejar de ser el escenario de estos meros actos representacionales se fue singularizando y, si se quiere, se ha venido personalizando al punto que los paseos rituales de los transeúntes tienen la honda significación del sentir y lo simbólico.

Adicionalmente, empezó a ponerse en práctica la "conducta colectiva" del espacio urbano y con ello empezó a sentirse necesario manifestar que el desplazamiento, más que movilidad es signo.

Coraggio, en cambio, no se conforma con definir el espacio como

una capacidad constitutiva del ser; va más allá y afirma que

*“es el momento categorial fundamental de todo lo corpóreo real: es lo que abarca los momentos todos de la extensión, la forma, la posición, la distancia y la diversidad de dirección. Por eso abarca también el movimiento y la conexión espaciales. (5)*

De ahí que para la movilidad el hecho de utilizar un espacio mediante el desplazamiento no es suficiente para analizar el fenómeno. Supone el sentir y las manifestaciones específicas de los actores que se encuentran en puntos determinados de la ciudad. Adicionalmente, se requiere que exista una introspección del espacio en donde se mueve el individuo. De lo contrario, estaríamos refiriéndonos al espacio como un escenario, ajeno a los rituales íntimos del ser. Reconocerse en él es ya un importante avance para concebir la movilidad en toda su dimensión.

(5). Citado por Cuervo, Op.Cit., p.66.

## 2. APROXIMACIONES A UNA CONCEPCIÓN DE MOVILIDAD

En términos generales podría decirse que la movilidad es la capacidad de poderse mover. Es el desplazamiento de personas y bienes en un territorio con una duración determinada. (Word Reference).

Las concentraciones de personas objetos y vehículos dieron origen a interesantes juegos de opuestos que son dignos de interpretarse a la luz del tema de la movilidad. Pluralidad y anonimato hicieron parte de los carnavales y las verbenas desde antaño y se conservaron hasta ahora, incluyendo cada vez más formas de apropiación del espacio. Así, el peaton como gran actor del fenómeno, se apropia de los lugares consagrados al desplazamiento público, y con los otros realizan rituales colectivos que hacen civil el ejercicio del espacio.

La movilidad supone la presencia física de los individuos ya sea





para hacer presentes sus acuerdos o también sus desacuerdos y para enarbolar banderas, ideologías, creencias o simplemente para romper hábitos consagrados socialmente. Esta es la razón por la cual las protestas y los mítines se contemplan como parte fundamental del ejercicio de la movilidad. La desobediencia misma se transforma en la ostentación de la identidad y la voluntad de las masas. Pero también es la fiesta, el carnaval, las manifestaciones alegres de los bienes tangibles que son los diversos ejercicios de la ciudadanía en escenarios particulares que son los espacios.

Además, las movilizaciones, por tener implicado el uso del cuerpo, se convierten en interrupciones de la cotidianidad y expresiones de sentimientos colectivos que pueden llegar a transformarse en rito o a mitificar figuras públicas o situaciones que afectan al conglomerado. Podemos pensar en las manifestaciones de Mayo del 68 que tan hondas repercusiones tienen en la concepción de la movilidad.

### 3. MOVILIDAD: BIENES Y HERRAMIENTAS EN LA CIUDAD

En el ámbito de lo significativo, esto es, de lo semiótico,

*“la topografía urbana es considerada y practicada como una superficie por la que pulula una madeja de órdenes lógicos que se interseccionan (sic) o se ignoran, que se multiplican hasta el infinito o que llegan a coagularse y traducirse en enunciaciones colectivas.”(6)*

Los diversos modos de usar el lenguaje se convierten en signos que determinan el grado de solemnidad de los actos ejercidos en el espacio y funcionan dentro del concepto de movilidad como herramientas de carácter activo presentes en él, generalmente de carácter transitorio pero, eventualmente, se pueden llegar a transformar en modos permanentes de significación de ella. Piénsese en los actos conmemorativos o en las protestas institucionalizadas como es el caso de los desplazamientos de las madres de la Plaza de Mayo en Argentina.

Como puede verse, los signos son también acciones significativas en el territorio a los cuales se les otorga el valor de simbólicos en el tiempo. En Bogotá, los actos relacionados con el carnaval, tienen el carácter de las actividades previstas, como herramientas activas que poseen en sí mismas una naturaleza simbólica consagrada en la cultura local. Las inauguraciones del festival de teatro son un ejemplo de ello. La escenificación festiva que viene de antiguo, supone también la recordación y puesta en escena de signos de tipo espectacular, músicas y voces específicas que reinauguran para la movilidad significados especiales.

Sin embargo,

*“la diferencia más importante que podemos encontrar entre las*

(6). Delgado Manuel. *Sociedades movilizadas: Pasos hacia una antropología de las calles*. Anagrama, Barcelona, 2007. p.p.161-162.

*deambulaciones (sic) explícitamente festivas y los itinerarios rituales de índole civil es que las primeras pretenden expresar cíclicamente la existencia de una supuesta comunidad estable, un grupo humano que se exhibe como coherente y que presume tener la perdurabilidad como uno de sus atributos. En cambio, las manifestaciones de calle son prácticas significantes marcadas por su condición esporádica y porque hacen evidentes las virtudes cohesionadoras del conflicto.”(7)*

En este sentido, a las primeras se las puede reconocer como bienes, siguiendo la tipología establecida por Even-Zohar, y a las segundas, se las podría catalogar en el grupo de las herramientas de orden activo.

Según lo anterior, la movilidad supone la organización particular de interacciones complejas como un sistema o un polisistema -en palabras de Even-Zohar- que permite innovar, crear y recrear el desplazamiento. Si el espacio es el medio esencial para la realización de las acciones y las aspiraciones humanas, las formas de agrupación y el desplazamiento de los individuos o de las colectividades hacen del espacio un objeto claro y aprehensible; es más: por causa de la movilidad el espacio se hace deseable y hasta utópico. Pero no es un punto final sino el principio, el punto de partida desde donde se generan economía y cultura como una dupla indisoluble que, como venimos diciendo, no podía darse en las ciudades medievales. (8)

(7). Delgado, Op.Cit., p.169.

(8). Cfr. Al respecto puede verse la concepción espacial de Bollnow y H. Lefebvre, especialmente en el estudio de Cuervo, J.M., Op.Cit.

#### 4. BOGOTÁ: UNA CIUDAD COMO BIEN Y COMO HERRAMIENTA

A partir del nacimiento del burgo, el estar y el moverse en la ciudad se desvela y se torna ruido, fragor, música aroma. Para las ciudades latinoamericanas, en cambio, el proceso ha sido diferente. El espacio concebido en la Colonia conservó por mucho tiempo las características de la ciudad medieval.

En ese entonces, el tráfico estaba supeditado a las querencias particulares de los poderes y una suerte de “ruralismo” se asentó en ellas y fue quedando algunas costumbres que afectan todavía hoy la movilidad en la capital. Pensemos en las “zorras”, carros de tracción animal o humana que tanto recuerdan la vida medieval. Es como si confluyeran varios siglos en el XXI, y que invaden los espacios de la ciudad. Es como si convivieran el siglos XIII, el XIX y el XX, con sus carros destartados que evocan épocas de esplendor perdido.

Si nos remontamos en la historia a la Santa Fé de nuestros primeros siglos, podemos





(9). Alzate Echeverri Adriana María. *Suciedad y Orden. Reformas sanitarias borbónicas en la Nueva Granada 1760-1810*, p.83. Además la autora cita a Fabio Puyo Vasco, quien tiene un amplio estudio al respecto.

incluso hallar el origen de algunos problemas que generan ruido al sentido contemporáneo de la movilidad. Las calles, los huecos, el problema del espacio utilizado con fines de poder de unos pocos, los recoge Adriana Alzate en su libro *Suciedad y Orden*, que es como una especie de bitácora de algunos acontecimientos que no parecen haber pasado a la historia. Respecto a la disposición de las calles, ella afirma que:

*“Se hicieron incipientes empedrados durante las primeras décadas del siglo XVII (...) En 1603, la Real Audiencia buscó, mediante normas, empedrar las principales vías de la ciudad, lo que resultó ineficaz (...) en las épocas secas, las ráfagas de viento levantaban nubes de polvo que hacían el ambiente irrespirable, y en invierno, los transeúntes zozobraban en la gran cantidad de lodo que cubría el suelo.”*

Por tanto, el empedrado se volvió un problema puesto que personas anónimas

*“quitaban y sacaban las piedras, sin volverlas a reponer”;*

así se aumentaron los huecos (nada diferente de nuestros días) y en ellos las basuras que

degeneraron en focos de infección. (9)

Al igual que en otras ciudades las calles de Bogotá, pese a los problemas que trae de antaño y que afectan la movilidad de los usuarios, se ven conquistadas por el mitin y la comparsa, formas de comunicación propias de los pueblos culturalmente mezclados, en las formas de “dolor carnavalesco” y “carnaval doloroso”. No es un juego de palabras sino que ambos ejercicios se confunden en los usos espaciales y a veces es difícil diferenciar cuándo se han tomado la calle los lecheros, los taxistas los empleados bancarios, en fin, y cuando se trata de un carnaval, de la inauguración de algún suceso importante, porque en un momento dado ambos aparecen de igual forma como la manifestación “Feliz” de un evento luctuoso. Esta ambigüedad es propia de nuestros pueblos latinoamericanos, pero también del ejercicio inadecuado del poder. De la falta de conciencia de los derechos democráticos que consagraba la Polis griega y que se hacían presentes en el ágora.

Si la espacialidad fuese una categoría definitoria de estar del ser, como lo afirman Bollnow y Coraggio, podríamos pensar que cada ciudad posee identidad propia según sus habitantes y sus usuarios se la apropien. Así, El Cairo con su populoso palpitar es una ciudad muy distinta de Venecia, de Tacna.... ¿Qué hace que estas ciudades se parezcan y se diferencien unas de otras, si sus actividades parecieran ser las mismas? En parte podríamos hablar de las formas de apropiación y, de otra parte, de la conciencia de ellas en lo que les compete como bien y como herramienta, en el decir del semiólogo Even-Zohar.

Ciertamente se trata del tipo de movilidad definida como la

proporción y la clase de uso del espacio que los usuarios activan en relación con su cotidianidad o dis-cotidianidad... Esta apropiación aparentemente común y corriente origina serios interrogantes respecto a las categorías del signo en un contexto determinado.

La cotidianidad bogotana se ha transformado en la queja, la protesta y el mitin, y la espacialidad es también un *locus* limitado, si se quiere enajenado por huecos, pequeñas avenidas, espacios angostos en los andenes, mala señalización y pocos espacios amplios en los que presentar la acción colectiva de cualquier tipo que sea. Hasta podría pensarse que el desplazamiento se torna en ocasiones riesgoso dadas las condiciones de las vías, el transporte y los desarrollos de la industria que empiezan a tomarse la capital. Incluso el turismo se ve afectado, por la carencia de espacios señalizados y delimitados para promover los bienes propios de la ciudad, a saber, museos, monumentos, parques, etc. Es de reconocer que las últimas administraciones han propendido por la creación de observatorios de cultura ciudadana, el observatorio de movilidad y las campañas de concientización del cuidado de la malla vial, pero es evidente que el deterioro ha hecho que, incluso, las políticas de recuperación y el anquilosamiento de un plan políticamente correcto de reorganización territorial, vuelva a Bogotá una ciudad con muchas posibilidades, que no superan aún esa condición.

Es impensable que una ciudad tan grande que sigue creciendo a pasos cada vez mayores, tenga tan pocos espacios lúdicos a estas alturas del siglo y que siga siendo una ciudad con un centro histórico que no responde a las necesidades de movilidad que las ciudades de estas características (sobre todo en América Latina) requieren.

El crecimiento de la ciudad en cuanto a población en este momento no es proporcional a los beneficios que reporta en términos de movilidad. Este aspecto debe llamar la atención porque existen problemas sentidos desde hace tiempo, como las basuras y los huecos por ejemplo, que en este momento ya deberían estar resueltos ¿Cuántos siglos más tendremos que esperar para quitarnos ese espíritu de anquilosamiento y “ruralismo”?

Es de anotar, que el otro problema que ha cobrado grave importancia en nuestros días, respecto al tema de la movilidad es el alto índice de muertes por causa del alcohol, que se vienen presentando sobre todo durante los fines de semana. Hay una parte de la administración dedicada a estos estudios de movilidad y, sin embargo, amén de algunas campañas, no se ha visto un mayor fortalecimiento de la prevención, como si de ella no se derivara el bienestar de los usuarios del espacio o en las ciudades. En este punto es muy importante recordar el sentido de los derechos que en torno al tema invoca Constanza Tobío cuando afirma que:

*“El espacio no es un mero reflejo pasivo de diferencias*





que se sitúan en otros ámbitos -aunque en gran parte refleja diferencias establecidas en relación al trabajo o al poder- (...)." (10)

Circular es, por tanto, una de las funciones de la movilidad relacionada con el habitar, el trabajar y el divertirse. Todo el sentido de funcionalidad que comporta el uso del espacio se define también por las formas de actividad de los usuarios.

Al respecto, es necesario pensar la movilidad en dos vías. En la primera, como el ejercicio propio y de derecho que tienen los individuos a interactuar libremente en los espacios, y en el segundo como el hecho de que la administración considere que las actividades requieren espacios adecuados y funcionales. Por esta razón, la propuesta de Even-Zohar es un marco de referencia que nos permite reconocer que Bogotá es una

ciudad rica en bienes de uso público, pero a la vez nos hace denunciar que se encuentran algunos de ellos en franco deterioro o subutilizados, incluso pensando en que existe un usuario de base que es el habitante de Bogotá y otro que es el visitante que participa también de los bienes de la ciudad.

En cuanto a las herramientas, el marco de los aspectos activos debe ser intervenido. Recordemos que Even-Zohar habla de hábitos, costumbres y usos personales o colectivos que en este momento no están muy claros. Sobre el uso de las calles, las plazas y las intenciones motivadoras de los desplazamientos, se ha visto una especie de programa culturizante que incluye el festival de teatro, Bogotá Despierta, Festivales al Parque, etc. Sin embargo, apenas han sido formas impuestas de otras culturas que posiblemente no respondan a las necesidades reales o querencias de los usuarios, de modo que sigue siendo una propuesta basada en un programa que se llama sencillamente, *poder mal entendido* o ¿mal administrado?

Si las políticas y las campañas hacen parte de las herramientas pasivas, el problema, por encima, se resume en que hay una disfunción entre las herramientas activas y las pasivas, lo cual debe comenzar a resolverse ya. ¿Cuál es la Bogotá que queremos? ¿A qué políticas obedece? ¿En donde está la libertad que consagra el derecho de movilidad en las ciudades contemporáneas? Ese es un reto que todos debemos empezar a comprender y, como usuarios activos de los espacios, reclamar como todos aquellos que nos precedieron y que, por fortuna, salieron a tiempo del laberinto medieval. Vaya este propósito para empezar a pensar el cambio porque no es solo andar de un lado para otro, sino ver en el andar los signos que nos conmueven como personas...

(10). Tobío Constanza. Op.cit.p. p.1

**Circular es, por tanto, una de las funciones de la movilidad relacionada con el habitar, el trabajar y el divertirse.**

