

Espacio Público como Libertad de Expresión

El invento más acreditado de la cultura occidental, en su dimensión organizativa de la res publica, es seguramente la figura del ciudadano. Este constructo social ha precisado de una larga maceración histórica para llegar a lograr el prestigio y proyección de que ahora goza y, desde luego, parece que tiene una gran potencialidad por delante para desarrollarse y mejorar.

El ciudadano constituye una compleja realidad jurídica, una apuesta política, un desafío moral. Su virtud más propia estriba en su condición de conjugar lo individual con lo colectivo, lo privado con lo público, la vivencia con la convivencia, la interioridad con el entorno exterior. No ha sido fácil la armonización a través del tiempo de este catálogo de polaridades y todavía el siglo XX ha mantenido terribles duelos ideológicos y bélicos en que se decidía la sobrevivencia o aniquilamiento de esta dialéctica figura. Pero los intentos de reducirlo, es decir, de negarlo nunca han cesado del todo.

El ciudadano, en su momento actual, se hace cargo de su singularidad e independencia personal, integrando, así, el ethos burgués y romántico que conformó su perfil, contrario al vasallaje del antiguo régimen. Gracias a esta conciencia de autonomía, el ciudadano no consiente en ser instrumento de nadie. Pero eso no impide que despliegue una dimensión

¹ Académico. Escuela de Periodismo de la Universidad de Chile.

de su libertad a través de la incorporación gozosa, creativa y crítica en las instituciones sociales. Tiene, pues, un espíritu abierto: hablar de ciudadano equivale a cultivo de la conversación, de la diversidad, de la tolerancia, del debate público, de la celebración colectiva, del aporte fermentativo de ideas y de energías. Y seguramente también equivale a una práctica asidua y medicinal del humor. Sin este último, resulta muy difícil sobrellevar el roce continuo de acciones y de ideas que demanda el versátil ejercicio de la civilidad.

Pero este remoto invento de libertad y convivencia que es el ciudadano, no sólo toma forma en las leyes y en el quehacer político, sino que también necesita instalarse en el espacio físico. Se ha dicho muchas veces que el mapa de una ciudad es la mejor fotografía de la sociedad que la habita. La urbs (elemento material) refleja la civitas (elemento humano). No se pueden separar ambas realidades, porque existe entre ellas, como dirían los filósofos clásicos, una unidad sustancial. Una se refiere intrínsecamente a la otra.

Por eso, son pertinentes algunas preguntas: ¿qué tipo de sociedad delatan la arquitectura y el urbanismo de nuestras ciudades? ¿Están creando un habitante unidimensional, simple morador, o un ciudadano de verdad involucrado en su comunidad? ¿Propician nuestros actuales conglomerados urbanos espacios públicos e inclusivos que sirvan de escenario al juego de la diversidad? O, por el contrario, ¿fomentan la desconexión de sectores sociales, la marginación de ciertos colectivos, la desconfianza hacia lo que aparece como distinto?

Hago estas reflexiones desde Santiago, una metrópoli que en estos dos últimos decenios ha experimentado un notable impulso constructor, el cual ciertamente no ha estado en consonancia con el grado de conversación pública sobre el proyecto de ciudad que se está desarrollando. Sin duda, han existido interesantes debates cupulares entre arquitectos, urbanistas y, a veces, políticos. Pero la gran masa ha quedado habitualmente de lado: no se ha desarrollado una sociedad civil lo bastante comprometida y

competente para defender lecturas propias de la ciudad, ni para hacer aportes prácticos nacidos desde sus vivencias, desde sus necesidades y expectativas y desde sus sueños.

El mercado, un dios casi intocable en estos últimos veinte años, ha tomado casi totalmente la iniciativa y el timón, ante la aquiescencia de la clase política y el desconcierto de una población muy poco informada y militante. Para el mercado, lo fundamental no es una ciudad cívicamente legible, sino un territorio económicamente rentable. Su objetivo no reside obviamente en las alegrías de la identidad y la convivencia, sino en las leyes pretendidamente férreas de la productividad.

Sé lo discutible que resulta apelar al sistema blando (el sentimiento y el gozo ciudadanos), en competencia con el sistema duro (la tecnología y las inversiones). Sé que muchas distorsiones y frecuentes abusos de la actual práctica urbanística se nos venden como un peaje que fatalmente hay que pagar a cambio del tránsito feliz a la modernidad. Pero ese pretendido sino es consecuencia de intereses minoritarios o de la incapacidad de los propios ciudadanos de repensar los propios espacios públicos de convivencia. La ciudad no está sometida a ningún destino. Es una obra colectiva de los cuidados, de las rutinas, de la heterogénea imaginación de sus habitantes y éstos tienen a veces razones que los técnicos (y, desde luego, los inversionistas) no pueden comprender. Y cuando sostenidamente en el tiempo no se atienden estas razones, el Frankenstein resultante se vuelve no sólo contra la felicidad de los vecinos, sino también contra su salud y, por supuesto, contra su productividad. El círculo vicioso se cierra contra los mismos que lo inventaron.

Pero entrando más concretamente en la situación urbana que estamos viviendo, vista a través de los dolores y gozos de Santiago, podemos distinguir cuatro grandes temas:

1. La privatización del espacio ciudadano

En los últimos años han proliferado los espacios abiertos al público, pero que no son estrictamente públicos, siendo algunos

francamente cerrados. Como dicen los arquitectos chilenos Eliash, Moreno y Moscato: "se observa una tendencia cada vez más creciente a la privatización del espacio público. En pocos años se ha pasado de la calle comercial al centro comercial y al mall cerrado. En vivienda, de la calle o pasaje al condominio y al barrio cerrado. Del balneario tradicional al resort."

Existen playas privadas, veredas privadas, barrios llamados exclusivos que, en los hechos, han sido severamente privatizados. Lo privado se ha hecho signo de prestigio, un moderno desiderátum. Ahí están para demostrarlo el club privado, el colegio privado, la piscina privada, los guardias privados e incluso el avión y la capilla privados. Todo un toque de distinción.

Esta práctica ideológicamente beligerante de la privatización del espacio como condición ideal para el disfrute del mismo, atenta contra uno de los conceptos fundacionales de la ciudad. Esta partió ciertamente como generadora de abrigo y protección, pero también como impulsora del ejercicio vecinal que invita a compartir experiencias con otras personas, a mezclarse con ellas, a librarse al azar de la calle, del foro o la plaza, lugares que han operado como las avanzadillas del espíritu cívico y, por tanto, de la civilización. El peatón, el viandante, el paseante, el boulevardiere, el vitrineador son versiones de una actitud abierta ante la heterogeneidad del acontecimiento urbano. Esa ciudad vivida, aprendida y recorrida con los pies y con el corazón ha constituido uno de los factores más relevantes de la educación tanto en el mundo medieval como en el moderno. Sigue siendo necesaria ahora.

Pero ciertos predicadores de la familia y de la vida sana (e incluso santa) nos devuelven al espíritu clánico: cada oveja con su pareja; cada uno con sus pares. Con este fin, hay que vallar, deslindar, cavar fosos simbólicos, sentar de la manera más evidente que lo mío es mío y que lo nuestro es nuestro. Aparecen, así, los quiebres urbanos, la discontinuidad de los espacios, todo lo que es caldo de cultivo para una sociedad desconfiada puesta a la defensiva. Pero ahí entramos a otro tema.

2. La obsesión por la seguridad

Se vive en la actual realidad metropolitana una sensación de intemperie. El deseo de bienes se ha masificado y seguramente la frustración de su carencia se sobrelleva ahora con mucha mayor dificultad. Las desigualdades escandalosas nunca han sido gratis, pero en otros momentos históricos operaban por acumulación hasta culminar en micro o macro-explosiones sociales. Ahora los efectos de las radicales inequidades se producen por aspersión: gota a gota, día a día, se cierne una cierta amenaza invisible de eventuales individuos, pandillas o bandas que, desde fuera de la legalidad y del sistema, vigilan y a veces logran romper las distintas barreras de la seguridad. El objeto de los ataques, expropiaciones u otros delitos es cualquier ciudadano, pero son los más opulentos los que colocan el tema en la agenda de los medios, desde sus particulares intereses.

En el contexto de un país como Chile, que ocupa uno de los lugares más altos en los rankings de desigualdades mundiales, se tiende interesadamente a equiparar la tensión pobres-ricos con la de victimarios-víctimas. Los delitos contra la seguridad son reducidos sutilmente a los robos directos o a otras transgresiones primarias contra la propiedad. Es la tesis implícita de una famosa fundación chilena que se preocupa de la paz ciudadana. Mientras tanto, los graves abusos de especulación urbana, de discriminación social, de avasallamiento del espacio público, por ejemplo, que tanto contribuyen a la ruptura de la convivencia y de la calidad vecinal, son considerados como temas "políticos" que reciben condenas genéricas. Esta alegre impostura recorre muchos de los discursos sobre la seguridad y muchas de las conductas y reacciones que recogen los medios.

Por lo demás, parece suponerse que la respuesta eficaz a la inseguridad funciona a través de dos carriles, ambos apuntando contra los más desvalidos. Por una parte, el carril de las instituciones, a las cuales se demanda incremento de la dotación policial, mano más dura de los jueces, mayor

severidad del sistema penitenciario, legislación más rígida. Por otro lado, se yergue abrumadoramente la acción de los individuos, familias y pequeños grupos a través de alambrados, alarmas, perros, instalaciones electrificadas, armas, botones-pánico, altas murallas e incluso vigilantes privados.

Se trata de una declaración simbólica de guerra. La ciudad se hace campo de batalla en que los del bando pretendidamente atacado se concentran en los mismos espacios privilegiados para defenderse mejor. Desde ahí se reclama el fin del recreo para la delincuencia, la pena de muerte y una versión especialmente esquemática de la famosa tolerancia cero. La obsesión por la seguridad se traduce cada vez menos sutilmente, en crear condiciones (por parte de los económicamente más poderosos) para alejar de sus territorios a todo aquello que huele a pobreza y permitir el paso, a través de invisibles filtros, al ejército diario de los nuevos ilotas: nanas, jardineros, guardas, maestros diversos...

3. La motorización intensiva

El motor, ya se sabe, se ha adueñado de tal manera de nuestras calles y avenidas que paulatinamente ha ido sustituyendo en los planes urbanísticos generales a los ciudadanos de a pie. Desde la década de los setenta, cuando ya la realidad del automóvil se había hecho obligado invitado de piedra en cuanta calzada, esquina, vereda o parque estuviese a mano en cualquier ciudad del mundo llamado occidental, grupos libertarios y algunos neomarxistas, expresados por intelectuales heterodoxos como André Gorz, Henri Lefebvre e Ivan Ilich, impugnaron el excluyente protagonismo de los autos.

Desde luego, se denunciaba lo más obvio: que los vehículos de cuatro ruedas contaminaban el ambiente con gases y ruidos, rompían la estructura dialogante interna de las distintas partes de la ciudad, impedían el disfrute gozoso de muchos espacios históricos urbanos, mientras sus ocupantes se trataban entre sí y no digamos al peatón, como virtuales asesinos. Se censuraba lo absurdo de la situación: según sus mediciones globales, un automovilista lograba una media de unos seis

kilómetros por hora, contabilizando el tiempo en comprar, cuidar el vehículo, estar al día administrativamente con esa propiedad, aparcar, esperar dentro de él, etcétera... ¿Vale la pena, se decía, tanto insumo económico, urbanístico y psicológico para lograr tan exiguo record?

Pero además la motorización intensiva trae consigo ciertas odiosas externalizaciones. Como alegaba un texto de un experto de la época: "La ciudad ha abdicado en su función humana y ha pasado a convertirse en una gran autopista y un gran aparcamiento. En vez de una ciudad, vivimos en un cementerio de automóviles que, en última instancia, nos conducirá a una ciudad cementerio de seres vivos". Y en el año 1978, André Gorz apuntaba: "El automovilismo de masas materializa un triunfo absoluto de la ideología burguesa en el terreno de la práctica cotidiana: fundamenta y cultiva en cada individuo la creencia ilusoria de que cada cual puede prevalecer y destacar a expensas de los demás".

Se denunciaba además la pasividad de las autoridades y el poder indiscutible de la poderosa industria del sector. Con cierto irónico sadismo se anunciaba el advenimiento del Gran Taco, ese día (que me parece se fechaba en 1987), en que algunas megalópolis comenzarían a sufrir las consecuencias del síndrome de la autopista sur cortazariana. Las avenidas se convertirían en rugientes ríos de acero repentinamente paralizados y se produciría una especie de hora cero antes del apocalipsis.

A pesar de toda la batería de argumentos y grupos antimotor de los años 70, los años 80 y 90 supusieron en Chile y en el mundo el peak del automóvil, en desmedro, quiérase o no, de los peatones. La ciudad extensa norteamericana, basada en los autos y en las autopistas, se ha impuesto sobre el paradigma de la ciudad mediterránea más compacta, convivencial y placentera.

En Santiago, como en tantas otras ciudades, el uso del automóvil, además de cumplir una función práctica, se ha erigido en un símbolo de status. Muchos ciudadanos se sienten como desnudos y casi infelices en el momento que deben abstenerse

de su vehículo. Es el síndrome feudal del caballero descendiendo a la servidumbre del peón, del hidalgo convertido en villano. La condición peatonal es socialmente considerada como una carencia, como una virtual humillación. La publicidad y la conversación diaria refuerzan esas negativas sensaciones.

4. El autoritarismo invisible

O quizás demasiado visible. Y hablo, en este caso, concretamente de Santiago. Se parte del supuesto que los agresivos centauros motorizados son unas entidades mucho más importantes que los inofensivos transeúntes de carne mortal, sencillamente porque aquéllos son más poderosos. Las infracciones a las señales de los semáforos, al límite de velocidad, al uso de los espacios vetados se dejan pasar con demasiada tolerancia. Y todo esto sucede a costa principalmente de los que quieren usar o gozar en directo y a la intemperie de la realidad viva de la ciudad.

Existe también el autoritarismo en la relación tiempo-ciudadano. Todavía se vive con una implícita mentalidad de toque de queda. Esta imposición castrense que algunos medios de comunicación tanto alabaron no sólo por sus efectos de seguridad, sino también por su pretendida promoción de la moralidad, persiste todavía en muchas personas e instituciones que se consideran a sí mismas totalmente liberales. Que el Metro, un medio de transporte esencial, cierre a las 10:30 p.m resulta muy significativo. Se pretende encerrar al ciudadano en su casa o, al menos, a los que no tienen medios para movilizarse autónomamente. Lo extraño es que esta medida haya sido institucionalizada tan fácilmente y que los perjudicados por ella no aleguen contra su arbitrariedad. Es evidente que una ciudad moderna no puede cortar a esa hora un servicio público fundamental. La idea implícita en esta decisión es que la vida nocturna no tiene por qué ser favorecida por los servicios públicos. Al autoritarismo se une aquí un moralismo farisaico.

Quiero señalar como otro indicador autoritario en Santiago, el estilo militar de los carabineros. Éstos son formalmente correctos

y en sus funciones comparativamente con otras instituciones similares de la zona, seguramente muy eficaces. Pero dentro del paisaje de la ciudad y en su relación con el ciudadano normal imponen un talante jerárquico y cortante que resulta poco civil.

Por último señalar, en este punto del autoritarismo, la manía del enrejamiento, que hace sentirse muchas veces al ciudadano enjaulado. También la reordenación circulatoria que obliga frecuentemente a los peatones a largos recorridos para cruzar una vía. Otro caso especialmente grave para la vida ciudadana es la reducción drástica de veredas, plazuelas, esquinas que limitan el disfrute del espacio común.

Quiero terminar con un último párrafo, señalando mi propia utopía: un espacio urbano devuelto a los ciudadanos; una metrópoli hecha a la medida de los que menos la perjudican y devastan, que son los peatones; una diversificación en la manera de circular por la ciudad: bicicletas, patines, cintas automáticas, autobuses, minibuses... Una ciudad con fiestas, con horarios mucho más abiertos, con incitación al paseo, a la caminata y al largo asiento. Una ciudad para conversar, para encontrarse, para asociarse, para divertirse sin apresuramientos neuróticos. Unos espacios amigables, con mobiliario urbano cómodo, colorista e integrado: quioscos, farolas, bancos, mesas y sillas de terrazas, pensados no para los más fuertes, sino para los más débiles.

No es imposible: la ciudad es de los ciudadanos y entre todos, a lo largo del tiempo, podemos evitar este clima de autodestrucción y promover una atmósfera de auténtica celebración y convivencia. El comunicólogo Román Gubern decía que "la creación estética más valiosa del mayo del 68 fue su ocupación del espacio público para hacer de calles y plazas un teatro social, que escenificó la rebelión contra los progenitores y contra el Estado-padre". El ejercicio de esa rebeldía, que ahora hay que dirigirla contra el monopolio del mercado, está pendiente y va a ser cada vez más necesaria si queremos conservar esa histórica institución que ha sido la base de nuestra vivencia interior y nuestra convivencia social: la ciudad y su actor principal, el ciudadano.