

**COMO CITAR ESTE ARTÍCULO:**

Rúa Serna, J.C. (2015). L'oublié de la rue: el olvido de la calle como espacio público de encuentro. *Revista de Antropología y Sociología: VIRAJES*, 17 (2), 135-149.

# VIRAJES

## L'OUBLIÉ DE LA RUE: EL OLVIDO DE LA CALLE COMO ESPACIO PÚBLICO DE ENCUENTRO\*

JUAN CAMILO RÚA SERNA\*\*

Recibido: 14 de enero de 2015

Aprobado: 2 de julio 2015

*Artículo de reflexión*

---

\* Artículo de reflexión construido en el marco del Diplomado en Derecho Urbanístico ofertado por la Universidad de Antioquia en 2014.

\*\* Politólogo de la Universidad Nacional de Colombia. Abogado de la Universidad de Antioquia. Ha publicado ensayos sobre el papel de los espacios urbanos y rurales en la obra de Fernando Vallejo (2014) y sobre el lugar de la prostitución dentro del sistema jurídico colombiano (2012); en 2014 participó en el Congreso Internacional de Literatura "Medellín Negro" con una ponencia sobre la representación de las fronteras sociales y criminales en la novela Angosta de Héctor Abad Faciolince.

E-mail: juanc.rua@udea.edu.co.

## Resumen

**Objetivo.** Comprender el papel de la calle como espacio público de encuentro desde lo teórico, jurídico y práctico, tomando como caso de estudio a Medellín. **Metodología.** Desde una perspectiva cualitativa se acude a una triple estrategia investigativa con instrumentos de la investigación analítico-hermenéutica, documental y la observación participante. **Resultados.** Se pretende determinar si la calle puede ser asumida como territorio de significación cultural para la construcción de sociabilidades urbanas, si ello se ha reflejado en los ejercicios de planificación territorial de Medellín y cómo se vive en la práctica cotidiana. **Conclusión.** Se encuentra que si bien la calle sigue teniendo un papel en la construcción de ciudad su papel en el sistema de espacio público de encuentro ha sido minimizado, por lo que se recomienda que las políticas públicas en la materia lo rescaten y refuercen.

**Palabras clave:** espacio público, calles, vida urbana, planificación urbana, urbanismo.

## *L'OUBLIÉ DE LA RUE: OBLIVION OF THE STREET AS A PUBLIC MEETING PLACE*

### Abstract

**Objective.** To understand the role of the street as public space of social encounter from a theoretical, legal and practical perspective, taking Medellin as a case study. **Methodology.** From a qualitative approach, a triple research strategy is conducted with instruments of analytical-hermeneutic, documental research plus participant observation. **Results.** The work aims to determine if streets can be seen as a territory of cultural meaning in order to build different kinds of urban sociability, if this has been reflected on the urban planning exercises of Medellin, and how it is lived daily. **Conclusion.** It was found that even though the streets continue to have an important role on the social construction of the city, their role in the public space system has been minimized, and therefore it is recommended that public policies on this matter should be oriented to rescue and reinforce them.

**Key words:** public space, streets, urban life, urban planning, urbanism.

[...] no hay más calle que Junín, la más ancha, la más bella. Junín la única, la que me basta con cerrar los ojos para poblar de presencias. (Fernando Vallejo, *El fuego secreto*)

Think of a city and what comes to mind? Its streets. (Jane Jacobs. *The life and Death of Great American Cities*)

## Introducción

El ejercicio afirmativo de lo público en las ciudades, cosa curiosa, no se da tanto en las formales instituciones donde convergen trajes y corbatas sino en el más cotidiano de los espacios: la calle. Sobre el asfalto caliente retumban los pasos de marchantes que protestan; no transitan con velocidad tan solo los carros sino también los chismes, las habladorías, los pequeños rumores: de boca en boca la calle es teléfono roto por el que la información fluye, deformándose, volviendo a ser, una vez y otra más. La calle es, en síntesis, el espacio público por excelencia donde la ciudad se da su propia forma, donde nos encontramos con el otro.

Es por ello que este artículo nace de una duda que sabe darse de las formas de la desazón. Cuando se habla de espacio público de encuentro la categoría remite de inmediato a lugares como parques, plazas, plazuelas y centros recreativos y deportivos. Sin embargo no hay una mención, aunque sea mínima, a la calle. La pregunta, entonces, es si la calle tiene una potencialidad tan insignificante en tal sentido que no tiene lugar en ese sistema. Este escrito busca ofrecer una reflexión integral sobre esta problemática desde una triple perspectiva y una triple metodología de investigación, abordando a Medellín como caso esencial de estudio. Así pues, en un primer momento, el texto ubica al lector en la discusión teórica en la que se basa el artículo intentando responder a la siguiente pregunta: ¿es la calle un espacio público de encuentro?

En un segundo momento, el análisis abandona lo teórico y avanza hacia lo jurídico por lo que analizamos los tres grandes ejercicios de planificación del territorio en Medellín (Acuerdos 62 de 1999, 46 de 2006 y 48 de 2014); la pregunta que se busca responder en este punto puede formularse así: ¿cuál ha sido el papel de la calle en nuestros planes de ordenamiento territorial como espacio público de encuentro? En un tercer momento nos vamos a la vivencia de la calle bajo una suerte de metodología de observación participante. Habiendo hecho un recorrido urbano por un grupo de calles, el acápite expone los resultados de la experiencia. La pregunta que busca responderse en este punto es si puede vivirse la calle como un espacio público de encuentro. Finalmente, el texto cierra con una reflexión que, sin la pretensión de ser concluyente, sintetiza la intención perseguida.

## La calle como espacio público de encuentro: la teoría

Sostener que la calle es un espacio público de encuentro no es una idea demasiado arriesgada ni demasiado original; *nihil novum sub sole*, dice el Eclesiastés y esta tesis no es ninguna novedad. Hay, en efecto, una tradición en la teoría del espacio público que la defiende. Lastimosamente, se trata de una discusión que no ha tenido mayor relieve dentro del habla hispana por lo que la bibliografía en nuestro idioma es cualquier cosa menos que abundante; las siguientes líneas pretenden introducir al lector en las honduras de este debate.

Naturalmente, el hilo que propongo supone la necesidad de ofrecer un marco teórico sobre la noción misma de *espacio público*. Sobre este punto muchas conceptualizaciones son posibles (CORPOCENTRO, 2005, p. 26), las cuales pueden ir desde las perspectivas que lo entienden como construcción social hasta las que lo reducen a un asunto de titularidad de dominio público sobre uno o varios bienes. Incluso, nuestra legislación ofrece su propia definición al respecto en los artículos 5º de la Ley 9 de 1989 y 2º del Decreto 1504 de 1999, asumiendo que es todo un conjunto de inmuebles públicos y de elementos arquitectónicos y naturales de inmuebles privados que por su naturaleza, uso o afectación están llamados a la satisfacción de necesidades colectivas.

Sin negar estas construcciones, asumimos aquí una posición que se ubica a medio camino entre la visión habermasiana del espacio público y las construcciones de Hannah Arendt; dos fundamentales teorías en la materia (Joseph, 1999, p. 11). Así, entendemos que el espacio público es tanto territorio de comunicación como espacio para la acción: es allí donde el ciudadano actúa y se encuentra con los otros en una interacción que no se basa tanto en las identidades como en la pura presencia, en el simple hecho de estar allí, bajo un régimen de visibilidades donde cuenta ver y ser visto; por ello mismo es, además, un escenario de interacción simbólica y comunicativa en donde las palabras a veces son silencios y miradas. Es un espacio de encuentro y de comunicación, pero también de desencuentros, de oposiciones.

Lo que todo esto viene a decirnos es que el espacio público es algo más que espacio; nos lleva menos a lo físico que a lo relacional, pues este “surge como tal en cuanto se le incorpora tiempo, y con él, relaciones entre individuos, interacciones, movimientos y cambios en el discurrir de las formas” (Herrera, 2003, p. 526).

Pues bien, esta caracterización del espacio público pareciera calzarle más a unos tipos específicos de espacios que aplican sobre todo a lo que nuestro sistema territorial en particular ha llamado “espacio público de

encuentro” y cuyos ejemplos paradigmáticos son las plazas, los parques, las plazuelas, entre otros. El problema es que en estas enunciaciones la calle no brilla, ya que es incluida dentro de un sistema de movilidad más no de encuentro y esparcimiento. Es decir no se desconoce su papel en el espacio público, pero se desliga por vía de omisión de esta categoría donde lo que prima son las relaciones de interacción social más que las de movilidad y tráfico.

Este último punto nos remite a dos grandes debates dentro del urbanismo frente a la calle. En un espectro tenemos a los *modernistas* para quienes la calle es, simple y llanamente, un espacio desde el cual se va de un lugar A a un lugar B, más que un lugar para hacer vida, por lo que se arrebató a la calle del “mundo de la vida” y se instala en el del puro sistema funcional; en otro, a los *posmodernistas* que asumen que ella es mucho más que eso: un lugar diseñado para promover, acoger y complementar nuevos estilos de vida urbanos, reclamando así a las calles del puro sistema para devolverlas al “mundo de la vida” (Fyfe, 1998, p. 1).

Uno de los más conocidos defensores de la primera de estas tesis fue Le Corbusier, quien argumentó que las necesidades del hombre moderno imponían el surgimiento de un nuevo modelo de calle que posibilitara el tráfico brutal y rápido de miles y miles de vehículos, sublimando la velocidad y al automóvil y desplazando al peatón (Fuentes, 2006, p. 27). El corolario de esta idea fue la conocida expresión *La mort de la rue*: la muerte de la calle. La inquina de Le Corbusier obedecía a su consideración de la calle-corredor como foco de infecciones, y, sobre todo, a su creencia de que esta era ya un obstáculo para el progreso al no acomodarse a las necesidades de la Era de la Máquina (Holston, 2008, p. 261); en otras palabras, se había vuelto un órgano muerto incapaz de cumplir con sus funciones (Shelton, 2011, p. 65). Uno de los puntos espaciales que hacían de la calle un medio torpe para la movilización eran las manzanas cuadrículadas y, por tanto, las esquinas. En efecto, los cruces de calle le restan velocidad al tránsito y se vuelven así puntos peligrosos por lo que la propuesta era su eliminación.

Tal plan llegó a concretarse en Brasilia. Allí, se han perdido importantes formas de interacción como las llamadas “sociedades de esquina” (Fyfe, 1998, p. 2) y las “sociabilidades de acera” (Holston, 2008, p. 265). De hecho, los inmigrantes que llegan a la ciudad se quejan de la ausencia de vida social en las calles dado que no se hace allí ningún tipo de vida. Y ello es así, por cuanto en Brasilia no se posibilita el gran sistema de espacios públicos que puede estructurarse gracias al entramado de calles. En esta explicación, argumenta Holston,

la esquina aparece como una metonimia del sistema de interacciones que se dan en la calle entre personas, comercio y tráfico. Es una explicación que traza una conexión entre los espacios públicos de una ciudad y la vida pública que posibilitan las calles. (2008, p. 264)

Esto nos lleva a una conclusión: la concepción que se tenga sobre la calle no tiene consecuencias solo en el ámbito de la movilidad, sino en nuestras formas sociales y políticas en sí mismas. Lo que hay tras la organización de las calles y su significación política y jurídica es una concepción arquitectónica de lo público y lo privado; es decir el modernismo no ataca solamente un tipo específico de lugar, sino una forma de vida pública.

Así, llegamos a la segunda tesis que asumimos en este texto: la calle de vuelta al “mundo de la vida”. Esta visión puede resumirse en la tesis que defiende David Crouch en su ensayo “The street in the making of popular geographical knowledge”; el cual pasamos a reproducir por cuanto palabras más, palabras menos, es también la posición que sostenemos en este artículo:

It is argued in this chapter that streets are themselves sites of cultural practices, and part of our knowledge of the city because they link sites of activity, or cultural practice, make escape possible and are a step to somewhere else, and someone else. They connect all sorts of sites of everyday cultural life, both spectacular and humble. People meet in the street, and they can avoid engagement in the street. (Crouch, 1998, p. 158)<sup>1</sup>

Vemos entonces que para esta línea de pensamiento la calle es un espacio público de encuentros, de contactos, donde convergen y participan toda clase de personas, por lo que se vuelve también un espacio de comunicación entre multiplicidad de actores; todos ellos, con una señal específica y mediante una distinción a veces casi imperceptible, donde se citan intercambios informativos a través del lenguaje de la calle (Herrera, 2003, p. 521). Es un error subsumirlas al puro espacio de la movilidad, a una cuestión de mera funcionalidad en términos de transporte, pues semejante actitud no hace más que negar el hecho de que es a través de lugares como la calle en los que la sociedad urbana puede desplegar toda su potencialidad

---

<sup>1</sup> “Se sostiene en este capítulo que las calles son en sí mismas lugares de prácticas culturales, y una parte de nuestro conocimiento sobre la ciudad, porque unen sitios de actividad o práctica cultural, posibilitan el escape y son un paso para algún lugar más o alguien más. Las calles conectan todo género de sitios de nuestra cotidianidad cultural, desde los más espectaculares a los más humildes. La gente se conoce en la calle, pero también en la calle el encuentro puede evitarse”. Traducción realizada por parte del autor. Se mantiene en el cuerpo del ensayo el texto original para una mayor fiabilidad de la fuente.

en términos de socialización. Y es que ya lo sostenía Lefebvre en *El derecho a la ciudad*: la sociedad urbana se refleja en espacios como las plazas, los cafés, los parques y, ¡las calles!

Este papel de la calle como espacio socializante obedece a que es en ella donde nos encontramos con el otro, con aquel que concebimos como distinto. Hagamos una comparación entre la calle y los tradicionales “espacios públicos de encuentro” como plazas, parques, plazuelas. La existencia de un parque público posibilita, cómo negarlo, la interacción por fuera del espacio privado de la casa o del trabajo; sin embargo ello no implica necesariamente una interacción con los otros, aquellos que no pertenecen a nuestro círculo cercano. A los parques, las plazuelas, generalmente somos convocados por algún evento o una invitación: un amigo, un familiar, nuestra pareja, nos invita a disfrutar unas cuantas horas de su propia compañía o la compañía compartida de algún grupo. Por esta razón, quienes se encuentran en estos espacios son ya conocidos y los desconocidos se acercan porque tienen una relación previa con alguno de los miembros del círculo. Y, ojo, no se niega la posibilidad (no del todo extraña) del contacto con el otro por completo ajeno. En la calle, esto último, por el contrario, es casi siempre la regla. Al detenernos en un cruce de calles a la espera de que el rojo se haga verde y podamos seguir nuestro trayecto, nos vemos en la obligación de pararnos junto a quien no conocemos y a compartir un mismo espacio con quien es nada más que un rostro.

Corolario del párrafo anterior es que la calle es el espacio de interacción con el distinto por excelencia donde convergen ciudadanos sin citarse, donde la convivencia se armoniza o perjudica sin planificación que medie entre una cosa y otra. Una idea de este tipo nos remite a que las calles son producto de la vivencia de los caminantes-ciudadanos: ellas se construyen a través de la práctica y las vivencias de quienes diariamente allí confluyen. Pero ojo: que la calle sea informada por quienes la practican no debe hacernos olvidar que ella, al mismo tiempo, también nos da forma (Crouch, 1998, p. 162); los espacios por los que caminamos, las calles que cruzamos, influyen sobre nuestra propia visión de la ciudad y sus habitantes y sobre la manera en que nos comportamos frente a ellos, asumiendo actitudes unas veces de confianza y apertura y otras de miedo y cerrazón. De ahí que no sea extraño que se considere que “la calle se convierte en el elemento clave del Espacio Público y en conjunto con los edificios generadores de público, constituyen esa trama, incalculablemente rica, donde el habitante y el visitante encuentran un ideal de lo urbano” (CORPOCENTRO, 2005, p. 25).

Elaborado este marco sobre el cual apoyamos nuestro análisis, lo que procede ahora es dar una mirada a nuestros ejercicios de planificación para dilucidar si en ellos la calle es o no un espacio público de encuentro.



## La calle como espacio público de encuentro en el plan de ordenamiento territorial de Medellín (1999, 2006 y 2014): la norma

En este punto analizamos tres ejercicios de planificación, a saber: el Acuerdo 62 de 1999, mediante el cual se aprobó el primer POT de la ciudad; el Acuerdo 46 de 2006, que revisó y reajustó ese primer instrumento; y, finalmente, el Acuerdo 48 de 2014, que consagra el nuevo Plan de Ordenamiento del Municipio de Medellín. En todos ellos se prestó especial atención a los componentes general y urbano, pues es el contexto de ciudad en el que estamos valorando el papel de la calle.

De la mano de estas lecturas podemos formular una tesis general: el papel que Medellín en sus planes de ordenamiento le ha dado a las calles se ubica en una zona gris, intermedia, entre la visión *modernista* y la *posmodernista*, aunque con una posible inclinación hacia la visión funcionalista de la primera de estas corrientes. Esto se debe a que no hay una intención expresa y manifiesta de asignarle al vehículo y a la velocidad la prelación en el desarrollo urbano, sino todo lo contrario; sin embargo, en la estructuración de los planes las calles hacen parte del sistema de espacio público relacionado con el transporte y la movilidad evitando en principio cualquier consideración suya en el ámbito del esparcimiento y el encuentro. En otras palabras, en Medellín no hemos asesinado la calle a la manera de Le Corbusier; simplemente, hemos olvidado una de sus potencialidades.

Justifiquemos, primero, que la calle aún no ha muerto. Basta para ello una revisión de los imaginarios de ciudad que se han venido plasmando en los diversos planes. Común a todos ellos es el objetivo de pensarse una ciudad en la que el espacio público tiene un lugar privilegiado como estructurante de la ciudad, de la misma manera que se comparte un modelo de ordenamiento en el que el peatón recupera su lugar (Acuerdo 62, art. 12; Acuerdo 46, art. 13). Por su parte el nuevo POT introduce una idea que sigue estando al amparo de la misma sombra, pero con una reformulación que la ata de manera más estricta al modelo de movilidad cuando en el artículo 9, que consagra las estrategias territoriales, nos dice que en el nivel municipal se busca:

consolidar un modelo de movilidad **que priorice al peatón** y los medios no motorizados, soportado en un sistema de transporte integrado y multimodal, que garantice el acceso a los servicios que demanda la población en el territorio, en todas sus escalas. (Subrayado por parte del autor)



Una idea semejante es impensable bajo el modelo de Le Corbusier. Sin embargo, la supervivencia de la calle frente a las tesis más radicales de los *modernistas* no supone su aceptación completa en el “mundo de la vida”. Lastimosamente, ninguno de los ejercicios de planificación examinados da un salto para darle una significación jurídica y política concreta a la idea de que la calle es también un espacio público de encuentro. Y ello se entiende, en últimas, si nos fijamos que las normas nacionales tampoco lo hacen. Escudriñemos en el artículo 5º del Decreto 1504 de 1999, el cual caracteriza la composición del espacio público. Se hace una clasificación que en la categoría de espacio público artificial o construido incluye, como articuladores y de encuentro, a los parques urbanos, las plazas, las plazoletas, los escenarios deportivos y culturales, entre otros. Se concede que la enunciación no es taxativa, pero para efectos de este texto lo que nos interesa ver es la ausencia de la calle en esa lista de lugares/ejemplos; lo que nos habla del olvido de un lugar que es precisamente uno de los más fundamentales articuladores del espacio público y uno de los lugares más complejos de encuentro.

No es por eso extraño que todos los planes de ordenamiento tomen a la calle resaltando su dimensión de movilidad, olvidando la de encuentro. El Acuerdo 62 habla de los espacios públicos de esparcimiento y encuentro en su artículo 128 donde consagra que: “conforman este componente del sistema estructurante urbano, las áreas de esparcimiento público y de encuentro: parques, plazas, plazoletas, espacios cívicos, zonas verdes y miradores urbanos [...]”. Como se ve, la calle no es siquiera mencionada. Y esto no quiere decir que se le aleje de su papel dentro de la estructuración del espacio público, pues el artículo 112 incluye al “sistema vial y de transporte” como estructurante urbano.

Esta misma estructuración se reproduce en el Acuerdo 46 de 2006, palabra por palabra, en el artículo 55 y la idea se repite y desarrolla en el artículo 166 donde se mencionan, además, espacios cívicos, zonas verdes y miradores urbanos. En todo caso, la calle sigue ausente.

Por su parte el nuevo POT abre más posibilidades de incluir a la calle en este sistema, aunque recaiga en el olvido de incluirla expresamente. En efecto, el artículo 97 hace una extensa y rica conceptualización. Allí se dice que el sistema de espacio público de encuentro corresponde al espacio público efectivo; es decir, de carácter permanente, cuyo uso y destinación está atado al uso que de él hace la colectividad y en donde interviene el hombre para su generación y cuidado; de igual forma se hace énfasis en que debe ser un espacio para la pluralidad y la diferencia, así como integrado a la estructura ecológica de la ciudad. Debemos resaltar que también hacen parte de este sistema espacios con significación histórica en la formación de

la ciudad y de sus ciudadanos.

Además, de la definición, se introduce explícitamente la existencia de un mapa en el que se tiene inventariado los espacios públicos de este tipo y en el cual, claro, no hay ninguna calle; no obstante, la norma establece que periódicamente se debe actualizar la información a través de acto administrativo lo cual podría ser una puerta de entrada para un posterior reconocimiento.

Ahora bien, debe abordarse en este punto un aspecto fundamental y es el relativo a la asimilación que el nuevo POT pareciera hacer entre espacio público de encuentro y espacio público efectivo. En efecto, cuando define al primero lo hace valiéndose del segundo: “el sistema de espacio público de esparcimiento y encuentro, corresponde al espacio público efectivo [...]”. De aquí se deduce que si bien no todo espacio público efectivo sería de encuentro, todo espacio de esta última clase si sería efectivo. Esto nos lleva a una consecuencia no del todo deseable, en caso de aceptar la idea que se defiende en este texto, y es que los índices mínimos de espacio público efectivo obligados por la ley se verían fácilmente satisfechos si se contabilizan todas las calles de la ciudad. Esta consecuencia, empero, solo sería posible ante una caricaturización de nuestra idea. Lo que se quiere es el reconocimiento de la potencialidad que hay en las calles, así como la asunción de ello en términos de cuidados y mejoras en la calidad de estas, sin que se persiga el abandono de otros espacios públicos de encuentro igualmente necesarios. Sin embargo, consideramos que sí hay calles que por su importancia radical deberían ser incluidas dentro del índice con las ventajas que ello pueda traerles en términos de adecuación y mantenimiento.

Este artículo, pese a lo que parece, no señala solo el olvido sino que aventura interpretaciones que le dan nuevos aires a la calle. Lo que queremos decir es que ha habido y hay, en los planes de ordenamiento, orientaciones e instrumentos que pueden ayudar a que las calles tengan condiciones adecuadas para que en ellas pueda hacerse vida. Muy importantes resultan en este sentido las apuestas por la red peatonal general de la ciudad, así como de la red caminera, que ya el Acuerdo 62 había implementado en sus artículos 122 y 123 y que el Acuerdo 46 retomó. Sin embargo, es el nuevo POT el que da más fuertes pautas de trabajo en la definición de su sistema de movilidad. Allí se dice que siendo como es el peatón el actor más vulnerable del sistema de movilidad (artículo 224, núm. 1) él debe ser la prioridad, articulando así una red peatonal que logre un equilibrio espacial y funcional en el territorio.

Esto resulta importante en la medida en que el artículo 236 introduce una serie de criterios de manejo para el sistema de movilidad no motorizada entre los que tenemos los siguientes: deben adecuarse los espacios del

peatón con buenas calidades ambientales y espaciales, de tal suerte que, dado que el espacio por antonomasia del peatón es la calle, ella recibirá este tratamiento; de igual forma, se ordena responder de manera complementaria a los usos comerciales y de servicios de los primeros pisos para que haya un amoblamiento urbano de buena calidad. La vitalidad de la calle depende en gran parte del fortalecimiento de la ciudad del primer piso, toda vez que así se estimula la distracción de los ciudadanos que caminan, lo que los llevará a mayores niveles de interacción con otros caminantes.

También se introducen criterios para el manejo de vías de tráfico calmado donde se armonizará la existencia de vehículos y peatones. Este punto se subraya especialmente pues, de cumplirse, resultará revitalizador para los barrios; y es allí donde la calle tiene un mayor valor como espacio de socialización. Se prevé introducir elementos que reduzcan la velocidad para que no sobrepasen los 30 km por hora entre los que tenemos boyas, balizas, cambios de superficie. De todas maneras la clasificación de estas vías depende de la de “vías de servicio”, es decir las que facilitan el acceso directo a las propiedades y servicios adyacentes (art. 225, núm. 2, lit. d.) y de estudios que se hagan al respecto. En todo caso, se celebra esta iniciativa, pues, como se ha dicho, permitirán que los barrios y sus habitantes vuelvan a apropiarse de las calles, allí donde esta relación se ha perdido; y a fortalecerla, allí donde continúa vigente.

En síntesis, encontramos que si bien el papel de la calle en nuestros ejercicios de ordenamiento territorial ha estado expresamente asignado al de la movilidad, hay algunos elementos dentro de ellos que permiten vislumbrar oportunidades de desarrollo como espacios públicos de encuentro.

## **Las calles de Medellín: lo de afuera**

Vista la calle como espacio público de encuentro desde lo teórico y lo normativo, resta una mirada que nazca de la experiencia misma del caminante. El recorrido a pie no es un acto intrascendente y tras la simplicidad del movimiento hay todo un proceso de interacción con el espacio y toda una construcción de lo público. La marcha es una actividad concertada, construida a través de interacciones con otros caminantes y con los diversos obstáculos que depara cada ruta; es una navegación que mezcla movimiento y construcción de sentido, una lectura de señales que se activan tras cada paso que se da; en suma, “es el fenómeno social total por excelencia para una aprehensión de los paisajes urbanos como cosas públicas” (Joseph, 1999, p. 18). Caminar para aprehender, tal cosa es la

que hicimos. La validez de este análisis depende de la denuncia honesta de sus propios límites: las siguientes líneas no son más que una lectura subjetiva de las calles recorridas, la expresión de una vivencia que pretende articularse a la visión integral que se ha querido presentar de la calle como espacio público de encuentro.

El punto de partida fue la calle 54, en el puro centro, rebosante de gente. Son las cinco de la tarde, momento en que la ciudad entra en hora pico y cada quien va tomando su camino de vuelta hacia el hogar. Llegando a Junín, en la mera esquina donde esta desemboca en el Parque de Bolívar, una primera imagen me revela la riqueza de los encuentros en la calle: un hombre viejo de cuerpo débil camina por la vía llevando una pequeña carreta de metal; el tráfico lo detiene por lo que espera tras un carro, gris como todos los de Medellín. No lo nota, pero su cochecito de hojalata está ya muy cerca del vehículo pudiendo así rayarlo. De repente, de la nada, un hombre, con una gran sonrisa en la boca, le señala con la mano la inminencia del contacto. El viejo le responde con un saludo hecho de dedos agitados en el aire. Es la cooperación sin protocolos, la ayuda que viene sin pedirse.

Continúo hacia Junín, hervidero de ciudadanos que caminan. El “museo en la calle” es solo uno de los ingredientes de su riqueza social. Hoy en día, las imágenes de mujeres bailando como plumas acompañan el encuentro de lo más diverso donde al frente de una exclusiva tienda Vélez hay una pequeña chaza de lotería y del *Salón Versailles* salen ejecutivos y estudiantes, jóvenes y viejos, solitarios y parejas. Por esta calle camino hasta alcanzar la 52, avenida La Playa. La tomo en sentido oriente, subiendo por entre libros de piratas y ventas de correas desperdigadas en el suelo. En menos de tres minutos, tres tarjetas me hacen invitaciones mágicas, higiénicas y sexuales: el *Cacique Kamakum* me garantiza su trabajo en el amor; el *Centro Odontológico La Playa* unos dientes relucientes; y *Yakusa Club* un encuentro furtivo de pasión. En el cruce con la Oriental, las luces del semáforo ya en verde, cientos de caras se cruzan sin tropiezo; nadie titubea, cada quien lee los pasos de los otros y, aunque amenaza lluvia, nadie parece especialmente apurado.

En la carrera 43 doblo a la derecha y otro encuentro me detiene. Una mujer pasea con su perro, dorado y gordo, y un joven que va en sentido contrario se detiene a su paso se agacha un poco y juguetea con el perro. Hombre y mujer no se conocen, pues no hablan entre ellos, pero la imagen es de una extraña familiaridad. Sigo en sentido sur por Girardot hasta llegar a Bomboná, calle 47, que nos recuerda con su nombre la sangrienta batalla de 1822 (Rodríguez, 2004, p. 20) y que aún hoy puede ser escenario del horror. Y es que en ella, subiendo nuevamente hacia el oriente, media cuadra apenas caminada, lo que presencié me llena de terror. Dos niños

indígenas van subiendo, de seguro son hermanos. Tras unos carros estacionados, muy cerca, están sus padres. Juegan a las escondidas, aunque los niños no lo sepan: una de esas bromas paternales en las que los adultos desaparecen para constatar la angustia de sus hijos al saberse de pronto abandonados. Sin embargo, los niños no se inmutan. Miran a su alrededor buscándolos y al no hallarlos siguen su camino, sin una sola mueca de angustia, impasibles. Los miro y comprendo: comprendo que se saben desde siempre abandonados, que las calles son sus padres. Como se ve, este espacio es también teatro de encuentro con la marginalidad; quienes la transitan no pueden evitar, aunque lo quieran, saber que hay una seria problemática en nuestro modelo de sociedad: la calle nos habla no solo de encuentros, sino también de nuestras contradicciones más dolorosas.

Más tarde Bomboná me lleva al Parque de Bomberos, en donde en otro tiempo hubo una estación y ahora un gran parque. Es el barrio El Salvador. Me sorprende que haya poca gente, a comparación del río humano que me ha acompañado en el trayecto. Evidentemente, el sistema de calles es un espacio mucho más frecuentado por los ciudadanos y el uso de los espacios tradicionales de encuentro depende del ocio y tiempo libre con que se pueda contar. En todo caso, allí giro a la derecha y continúo por la carrera 38. En algún punto, del colegio Tomás Carrasquilla, salen niños de estudiar. Grandes grupos de muchachos van camino hacia sus casas, saltando y gritando mientras juegan, al tiempo que siguen caminando. La calle parece llenarse de más vida.

Las casas de la carrera 38 tienen casi todas la misma particularidad: aunque enrejadas, las puertas están abiertas; quien transita por la calle puede ver y ser visto, por lo que en gran cantidad de puertas grupos de hombres y mujeres se sientan muy cerca del andén a conversar. En medio de estas observaciones llego a la intersección con la calle 40. En la esquina, por fuera de los locales, hay una mesa en la que unos seis hombres ya mayores juegan a las cartas. Algunos de los que caminan se detienen un momento para ver cómo va el juego. Podrían haber decidido encontrarse en alguna de sus casas, pero han renegado de la privacidad: consciente o inconscientemente han decidido construir ciudad y sobre todo barrio. La calle es su espacio público de encuentro.

En la 40 tomo en sentido oriente dos cuadras hasta llegar a la carrera 36, tan emblemática. Fue declarada, mediante Resolución 471 de 2012, vía recreativa abierta con doble sentido en su movilidad habida cuenta de un reconocimiento simple hecho por las autoridades: ante la escasa oferta de escenarios recreativos, la calle puede brindar a la ciudadanía un espacio de esparcimiento y de encuentro. Así, los domingos y festivos se habilita allí una ciclovía para que el barrio se vuelque en dos ruedas a divertirse

sanamente. Los andenes son amplios y con la tarde ya hecha noche, la vida todavía no se apaga. Unas cuantas gotas me indican que es hora de volver. Tomo un bus, de vuelta al centro, que en su camino pasa nuevamente cerca de los viejos y sus cartas. La lluvia no los asusta: le han puesto al barrio una sombrilla.

## Reflexión final

No son mayúsculas nuestras pretensiones. Se ha querido ofrecer una visión integral de la calle, exponiendo su valiosísima potencialidad para ser un verdadero espacio público de encuentro; verdad esta última que se ha venido olvidando. Lo que se busca es, pues, un reconocimiento al que se le aparejen medidas de política pública; y es que, si bien, consciente o inconscientemente, la ciudad ha planteado medidas para que la calle no se muera y sea un espacio para los peatones, el enfoque de movilidad ha prevalecido sobre el de espacio de ciudadanía. Lo que hemos querido argumentar, en últimas, es que la calle más que un lugar por el que transitan peatones, es el ágora cotidiana en la que se relacionan e interactúan los ciudadanos.

## Referencias bibliográficas

- Alcaldía de Medellín. (2012). *Resolución Número 471. Por medio de la cual se declara como vía recreativa abierta, la carrera 36 entre las calles 39 y 35 del Barrio El Salvador de la ciudad de Medellín*. Recuperado de <http://goo.gl/tioqT9>.
- Concejo de Medellín. (1999). *Acuerdo 62. Por el cual se adopta el Plan de Ordenamiento Territorial para el Municipio de Medellín*. Recuperado de <http://goo.gl/VQ0B2N>.
- Concejo de Medellín. (2006). *Acuerdo 46. Por el cual se revisa y ajusta el Plan de Ordenamiento Territorial para el Municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones*. Recuperado de <http://goo.gl/f7D34t>.
- Concejo de Medellín. (2014). *Acuerdo 48. Por medio del cual se adopta la revisión y ajuste de largo plazo del Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Medellín y se dictan otras disposiciones complementarias*. Recuperado de <http://goo.gl/oZEIxL>.
- Congreso de la República de Colombia. (1997). *Ley 388. Por la cual se modifica la Ley 9 de 1989, y la Ley 2 de 1991 y se dictan otras disposiciones*. Recuperado de <http://goo.gl/NhteVL>.
- CORPOCENTRO. (2005). *Una aproximación al sistema estructurante del espacio público central*. Recuperado de <http://goo.gl/1zHjXu>.
- Crouch, D. (1998). The street in the making of popular geographical knowledge. En N. Fyfe (Ed.), *Images of the Street. Planning, identity and control in public space*. London, England: Routledge.
- Domosh, M. (1998). Those "Gorgeous Incongruities": Polite Politics and Public Space on the Streets of Nineteenth-Century New York City. *Annals of the Association of American Geographers*, 88 (02), 209-226.

- Fuentes, P. (2006). *Mort de la rue* o la introducción de los principios del urbanismo moderno en Chile. Ejercicios de la época. *Urbano*, 09 (14), 27-33.
- Fyfe, N. (1998). Introduction: Reading the Street. En N. Fyfe (Ed.), *Images of the Street. Planning, identity and control in public space*. London, England: Routledge.
- Hamilton-Baille, B. (2008). Shared Space: Reconciling People, Place and Traffic. *Built Environment*, 34 (02), 161-181.
- Herrera, R. (2003). Las calles como espacios públicos. *Cuadernos de Antropología-Etnografía*, 23, 513-528.
- Holston, J. (2008). La ciudad modernista y la muerte de la calle. *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología*, 07, 257-292.
- Joseph, I. (1999). *Retomar la ciudad. El espacio público como lugar de la acción*. Medellín, Colombia: Universidad Nacional de Colombia – Sede Medellín.
- Presidencia de la República de Colombia. (1998). *Decreto 1504. Por el cual se reglamenta el manejo del espacio público en los planes de ordenamiento territorial*. Recuperado de <http://goo.gl/6OKrQt>.
- Rodríguez, P. (2004). *Significado histórico del nombre de algunas calles y carreras de la ciudad de Medellín*. Medellín, Colombia: Fondo Editorial Instituto Tecnológico Metropolitano.
- Scully, V. (1963). The Death of the Street. *Perspecta*, 08, 91-96.
- Shelton, T. (2011). Automobile Utopias and Traditional Urban Infrastructure: Visions of the Coming Conflict, 1925-1940. *Traditional Dwellings and Settlements Review*, 22 (2), 63-76.
- Wall, A. (1995). Movement and Public Space: Equipping the City for a Mobile Culture. *Journal of Architectural Education*, 49 (01), 22-28.