



To Move (Emotion): Relationships Between Strangers and Architecture

Hacer mover: Las relaciones entre desconocidos y arquitectura

investigación
pp. 066-081

— Alberto Odériz Martínez

Resumen

Tendemos a explicar la ciudad a partir de acontecimientos históricos que se solidificaron en monumentos y arquitecturas, pero qué pasó con todo lo demás, con aquello que nunca cristalizó y que sigue sin hacerlo. ¿Qué sucede en la ciudad, un día cualquiera, a una hora cualquiera, en una calle cualquiera? Un acercamiento breve a un rincón de la ciudad tratará de responder sobre los elementos fundamentales que forman la ciudad y su sociedad, así como respecto al papel de la arquitectura entre ambos.

Palabras clave: espacio público, sociedad urbana, emoción, ciudad, transeúnte, muro, cuerpo, encuentro, arquitectura

Abstract

We are used to explain the city through historical events solidified in monuments and architectures. But what happened to everything else, the things that were never crystallized? What happens any day at any hour in any street of the city? A brief approach to a part of the city will try to find the main elements that form it, its society and the role of architecture between both. **Keywords:** public space, urban society, emotion, city, pedestrian, wall, body, meeting, architecture

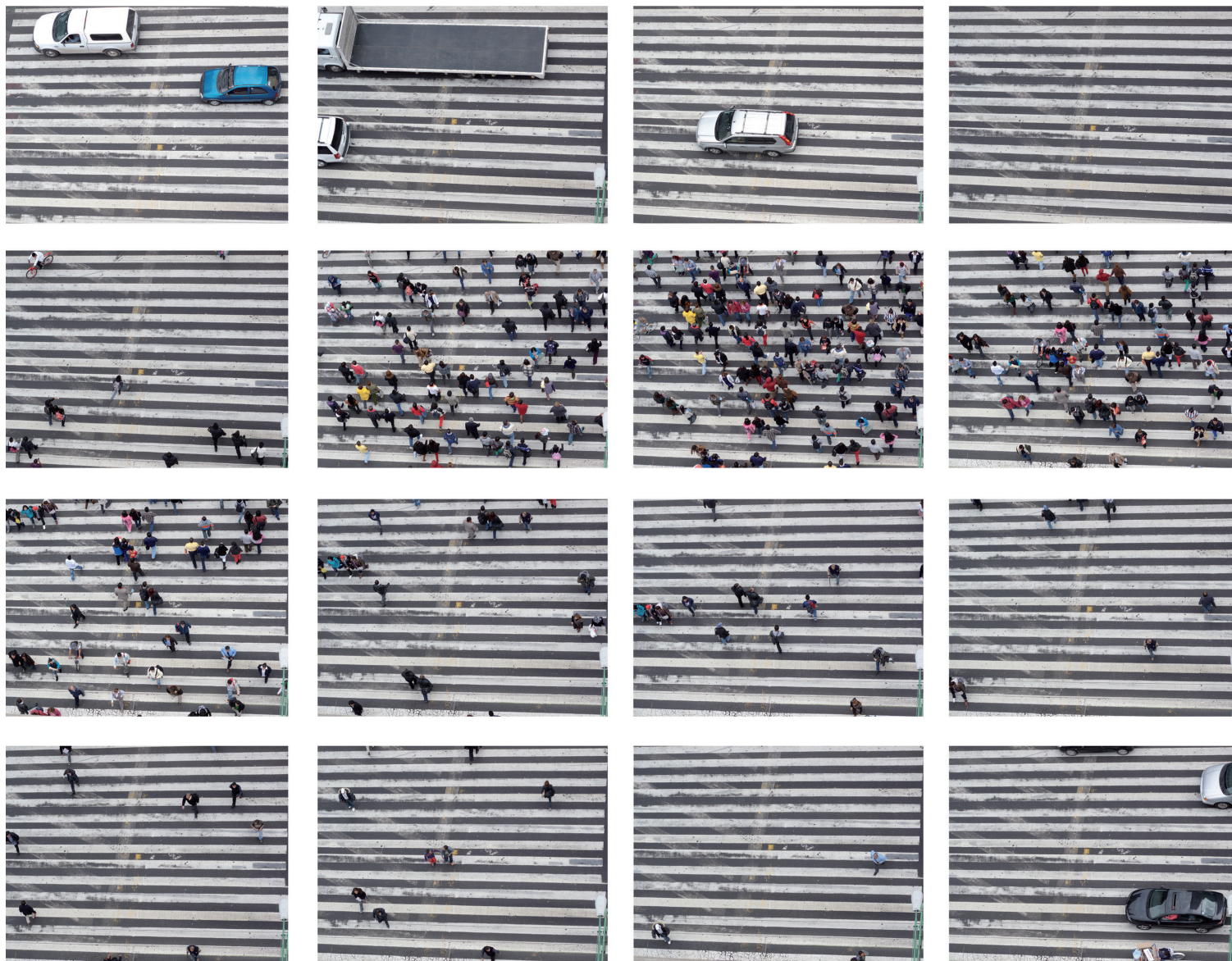
Tendemos a explicar la ciudad del presente a partir de acontecimientos históricos que la han transformado. Determinados hitos en la historia se solidificarían en construcciones que acaban por dar forma a la ciudad actual. Esa suma de arquitecturas daría lugar a la urbe. Otra versión un poco más humanista diría que la ciudad es la suma de sus habitantes. Ambas hipótesis asumen que la ciudad es algo fijo, mensurable; pero qué pasa con todo lo demás, con aquello que nunca cristalizó y que sigue sin hacerlo. ¿Qué sucede en la ciudad, un día cualquiera a una hora cualquiera en una calle cualquiera? Un acercamiento breve a un rincón urbano quizá pueda ayudar a comprender algunos elementos y relaciones difíciles de visualizar desde la disciplina de la arquitectura.

Escojamos como caso de estudio de la Ciudad de México, experimentable para cualquiera. Para analizar la ciudad y sus relaciones al crucero entre Madero y Eje central en el Centro Histórico.

El crucero de Eje central y Madero

La secuencia fotográfica corresponde a 38 segundos en el cruce entre Eje central y Madero. En ella se pretende congelar el fluir de la ciudad en el tiempo y en el espacio. En las fotografías se pueden observar dos situaciones urbanas: el automovilista y el transeúnte.

En los primeros fotogramas observamos a los automóviles¹ que circulan cuando el semáforo o el guardia les dan el paso. Suponemos por nuestra experiencia que en el interior viaja un automovilista,



Crucero de Madero con Eje central. Fotografías: Alberto Odériz, 2014

aunque no lo vemos. Ellos se desplazan dentro de una cápsula; desde el interior manejan su cuadro de mando según quieran frenar, acelerar, girar. Entre un conductor y otro hay varios metros de distancia; también hay una chapa cromada, un fieltro acústico y un vidrio polarizado que los separa. El automovilista tiene fobia al contacto, cualquier contacto es un accidente. Se mueven a gran velocidad siguiendo unas reglas básicas, todas ellas al servicio del desplazamiento. El ruido que producen es intenso. Si quieren entablar comunicación con los carros próximos tienen que bajar las ventanillas o salir del automóvil, lo que iniciaría las quejas del resto. Como alternativa pueden utilizar los primitivos mensajes que permiten la bocina, la intermitencia de las luces o los gestos que consigan mostrar a través de los vidrios y los espejos. La comunicación es muy complicada desde el interior del automóvil.

Unos instantes después aparece sobre el asfalto pintado la segunda situación urbana: dos muchedumbres que se enfrentan durante los escasos segundos que toma el semáforo en verde. Una mirada no demasiado atenta nos permite distinguir algunas características clave.

La comunicación frente a frente. El cuerpo erguido

Vemos cuerpos en posición vertical sobre sus pies. Uno de los cambios con que inicia la aparición de nuestra humanidad es la posición erguida.² Antes incluso de una capacidad craneal superior a la de otros homínidos, la posición vertical desencadenó la serie de transformaciones que nos llevan hasta nuestros días. Superados los problemas motrices,³ todo era ventajas en la nueva posición que redefinía las funciones del cuerpo, su relación con el espacio y con los otros. Entre estos cambios estaba el aumentar las herramientas de comunicación con los demás.

Nuestra posición bípeda permite tener las manos libres, con el olfato, los ojos y la boca al servicio de un cuerpo que gesticula y que habla. Especializar para el desplazamiento las extremidades a partir de entonces, inferiores, permitía liberar la otra mitad para hacer cualquier otra cosa. Mientras el cuerpo caminaba el rostro quedaba visible todo el tiempo en la posición más elevada del cuerpo.

Con estas herramientas, los humanos hemos desarrollado un conjunto de códigos consensuados sobre los que se apoya la vida en común. Sin ellos sería imposible vivir en la ciudad, donde nos sirven para evitar un choque en la multitud, prever los peligros, encontrar una calle, organizarnos o intercambiar necesidades. La comunicación impersonal es una variable fundamental en la ciudad.⁴



Detalle. Cruce de Madero con Eje central. Fotografía: Alberto Odériz. 2014

Con este material exploró Erving Goffman cómo nos relacionamos con los demás a través de máscaras. Para explicarlo, Goffman utilizaba el símil del teatro, en el que los actores urbanos se comunican con los otros a través de un personaje. Para todo ello es necesaria la presencia del cuerpo capaz de prolongar la comunicación más allá de las palabras o incluso hacerlo sin ellas. Cuando frente a nosotros se levanta otro humano, pies sobre el asfalto, erguido, con todo un sistema de comunicación igual de sofisticado que el nuestro, el intercambio es inevitable. Por el contrario, si no se enfrentan los cuerpos desconocidos no hay actuación (acción) posible en la urbe.

Los transeúntes: una sociedad de desconocidos

Una segunda característica que observamos en el cruce es que son desconocidos entre sí. Ninguno de ellos se detiene o esboza algún gesto que denote que reconoce a los cuerpos que tiene en

frente. ¿Por qué están juntos si no se conocen? Las herramientas de comunicación permiten organizarnos entre un mayor número de individuos, primero con las personas cercanas y conocidas, después con desconocidos en sociedades cada vez más complejas. Cuanto mayor es el número de personas que se relacionan, más dependientes serán de su capacidad para comunicarse, puesto que sin ella volverán a estar solos en la tarea de su supervivencia.⁵ La sociedad urbana es aquella que pese a las diferencias y desconocimiento de sus miembros ha decidido que los beneficios de estar juntos son mayores que los inconvenientes.⁶

A partir de la quinta fotografía de la página anterior se aprecia también cómo todas las personas anónimas están en movimiento, en tránsito. Son transeúntes. El transeúnte es alguien que ha salido de un lugar pero todavía no ha llegado a su destino. Los dos grupos enfrentados

se van acercando hasta entrar en contacto y, poco después, en una coreografía improvisada, se liberan sin aparente esfuerzo para seguir cada quien su dirección; pero, ¿podemos afirmar que no ha habido relación entre ellos? ¿Cómo entonces han conseguido evitar la colisión?

Hacer mover: cuerpos que se emocionan

No se produce el choque gracias a que nos comunicamos; no se trata de individuos que se mueven aislados, sino que forman una sociedad a partir de sus relaciones; unos y otros interfieren entre sí hasta el punto de vincularse. Incluso la indiferencia es relación. El desplazamiento no es un gran problema para nosotros, aun en situaciones con mayor densidad de personas, como en el cruce de Eje central, salimos indemnes a costa de entendernos con los demás. En palabras de Adorno, "la sociedad no es una categoría meramente dinámica, sino funcional".⁷ Es decir, no

solamente nos movemos juntos, sino que nos relacionamos juntos, nos hacemos mover unos a otros.

Precisamente "hacer mover" es el origen de la palabra "emoción", cuya etimología encierra un significado que explicaría las relaciones de las personas en la ciudad. Proviene del verbo latino *emovere*, que se forma de *movere* (mover, trasladar, impresionar) más el prefijo *e-* / *ex-* (de, desde), que significa retirar, desalojar de un sitio, hacer mover.⁸ Hacer mover en la ciudad es provocar el movimiento de manera recíproca entre dos desconocidos. Y es que el transeúnte negocia su posición con los demás en cada salida, de ahí que no sea uno quien cede el paso al otro, sino que ambos se hacen mover mutuamente.

Esta explicación de la emoción en la ciudad requiere conceptualizarla no como algo natural y atemporal, sino sujeta a transformaciones negociadas socialmente; implica entender las emociones como una práctica social⁹ y como una acción.¹⁰ Que sean movimientos y relaciones negociados significa también que se pueden modificar estos códigos.

El espacio del acontecimiento

En el cruce de Eje central todos los peatones han tenido que modificar la trayectoria que tenían prevista y negociar con los demás por dónde poder pasar; un automatismo que quizá sólo les haya cambiado levemente el recorrido pero que, pudiera ser (ahí la ciudad aparecería como espacio de posibilidad), transforme sus vidas.

Para ejemplificar todo lo que puede suceder en ese cruce podemos servirnos del acercamiento que hace el filme *La vida de Adele*¹¹ a una circunstancia similar. La película, ambientada en Francia, cuenta la historia de amor entre dos mujeres que se conocen en un paso peatonal. Una leve colisión en el hombro despierta la atención de la protagonista: la visión fugaz de un rostro perdurará para siempre. Es la escena más importante de la cinta porque a partir de ella se desarrolla toda la trama principal: la vida de Adele.

En los escasos segundos que dura, que es el tiempo que tienen los peatones para atravesar la vialidad, Adele queda aturdida por el encuentro y duda si seguir en la dirección que había tomado o regresar a buscar a la joven del pelo azul. Mientras decide, el semáforo se pone en verde para los automovilistas; ellos no están ahí para perder el tiempo, su misión es desplazarse, llegar lo más rápido posible al destino, así que con sus bocinas increpan a la joven y la adelantan a gran velocidad.

La película utiliza el cruce como escenario para el encuentro del primer amor. Pero también pudiera serlo para la iniciación de un cartista,¹² una niña que empieza a conocer la ciudad¹³ o un crimen.¹⁴ De eso están hechos los espacios de tránsito: de la posibilidad de sucesos en el encuentro con los desconocidos.

Unas comunicaciones nos afectan más (nos hacen mover más), y de ahí puede surgir el amor o el odio prolongado; otras son tan breves e insignificantes que apenas guardamos registro de ellas. Protegido de esa exposición perimetral queda el interior (¿el alma, el corazón, la identidad?), pero "las cosas vivas en contacto con el aire deben tener epidermis, y no podría uno reprochar a la epidermis que no sea el corazón".¹⁵

Los intercambios entre desconocidos hacen y deshacen los pequeños vínculos que forman esa sociedad efímera, emocional, construida con comunicación —que es hacer mover los unos a los otros.

El transeúnte está todo el tiempo en contacto con los demás negociando su espacio, su movimiento, sus sonrisas y sus enojos. Negociamos con cada desconocido el mensaje, la posición, la sinceridad, la mentira, el interés, la bondad que vamos a exhibir: una mirada efímera, un quiebre para no chocar, una pregunta para ubicarnos, una pelea por una banca, una huida de un grupo que creemos peligroso, un intercambio comercial; y así continuamente, como un río que fluye.¹⁶

Para poder hacer o, con las palabras de Adorno, "funcionar" con los demás es necesario acceder a los espacios compartidos por todos. Aquello que nos integra en la ciudad no sería una legislación de la que emana nuestro sentido de pertenencia (ciudadano, mexicano), ni un vínculo con el lugar (haber nacido ahí) o con nuestro aspecto o nuestro género. Es la posibilidad de movernos con los demás el requisito básico para establecer cualquier contacto impersonal y formar esa sociedad urbana que se hace y se deshace cada instante en que pisamos el espacio público.

La arquitectura de la ciudad

¿Cómo se relaciona la arquitectura,¹⁷ es decir, la forma de la ciudad, con todo esto?

Si el hacer mover de unos a otros es la materia prima de la sociedad urbana, hay diferentes variables que la posibilitan o condicionan, lo que Durkheim llamaba los "hechos sociales",¹⁸ entre los que se encuentra la arquitectura. Lo que la arquitectura transforma no es la forma de la propia sociedad, sino la forma en donde la sociedad existe, pero la forma en donde la sociedad existe es indisoluble de la misma sociedad; como ya adelanta Durkheim, la arquitectura es un hecho social.

Si la población se aglomera en nuestras ciudades en lugar de dispersarse en el campo es que hay una corriente de opinión, una presión colectiva que impone a los individuos esta concentración. No podemos elegir la forma de nuestras casas, así como tampoco podemos elegir la de nuestros vestidos; al menos, una es obligatoria en la misma medida que la otra. Las vías de comunicación determinan de forma imperiosa el sentido en que se realizan las migraciones interiores y los intercambios, y hasta la intensidad de los mismos.¹⁹

La forma de la ciudad condiciona (coerciona, diría Durkheim; coacciona, Castells; media, Adorno) a la sociedad, por lo tanto, al ser un hecho exterior al individuo, así como coercitivo, es un hecho social según Durkheim. Si las relaciones entre extraños constituyen la sociedad urbana, hay una componente formal que posibilita o impide el encuentro.

La arquitectura construye la forma de la ciudad, aunque su función es la posibilidad de un elemento no formal, la sociedad urbana y sus transeúntes. La forma define la ciudad y obliga a quien la recorre, pero mientras los espacios de tránsito habilitan el encuentro, la forma del muro lo impide. La responsabilidad de la arquitectura en la ciudad transita en esa sencilla disyuntiva entre impedir los encuentros mediante la construcción de un muro o abrir espacios de relación mediante su opuesto formal y conceptual: el espacio público.



Secuencia de *La vida de Adele*, Abdellatif Kechiche, 2013

La forma del muro es la imposición física de la separación entre transeúntes; una segregación obligada que se prolongará en el tiempo mientras dure su construcción y que condicionará también a las siguientes generaciones en su acceso a la ciudad y en poder formar parte de su sociedad. Con el aislamiento propiciado por los muros, las personas tienen cada vez menos elementos compartidos, carecen de los códigos para entenderse: ¿cómo interpretar una sonrisa en el transporte público?, ¿será una provocación, un peligro, una muestra de simpatía? El encuentro en el espacio compartido puede equilibrar las diferencias, confluir en sistemas de comunicación, visualizar a los desconocidos poniéndoles rostro, rebelarse ante una injusticia, tomar decisiones por consenso y, por supuesto, entender la ciudad como una negociación colectiva de necesidades y convivencias.

Los espacios de tránsito y la accesibilidad

Lo que permite que un espacio sea de tránsito es su condición de público, lo cual se define, más que por su propiedad, por su accesibilidad para todos.²⁰ La posibilidad de que cuerpos desconocidos entren en comunicación y se hagan mover unos a otros depende de la existencia de toda una serie de formas arquitectónicas sin un uso específico que permitan el tránsito de todos: son la calle, la plaza, el metro, los patios de las vecindades y también toda una serie de elementos liminales como las fachadas, las puertas y los ves-

tíbulos, que prolongan dentro de la arquitectura las zonas de accesibilidad a los transeúntes.

La forma de la arquitectura hace el ámbito de lo público permanente y delimita dónde se mueve el transeúnte. Puede conectar y fomentar el encuentro mediante puentes, puertas, fachadas, plazas o mercados; pero también puede interrumpir con barreras, límites, ejes viales y muros que nos encierran. Poco se ha estudiado la relación de la forma de la ciudad con lo que puede suceder en ella; especialmente si lo ponemos en sus dos extremos urbanos: que pueda suceder algo o que sea imposible que algo suceda.

La comunicación en la ciudad no siempre necesita palabras. La sola presencia de los otros cuerpos modifica nuestro desplazamiento. La perturbación de unos a otros es lo que une a la sociedad urbana y hace que funcione, junta, no como individuos aislados. Dicho de otra forma, no hay sociedad urbana sin la comunicación entre los desconocidos, quienes nos obligan a negociar nuestras decisiones con ellos todo el tiempo.

La sociedad urbana está unida por la comunicación y el encuentro de los cuerpos, pero sin los espacios físicos donde encontrarse con los demás no es posible tal relación. En la Ciudad de México se pueden explicar gran parte de sus fenómenos urbanos recientes a partir de la construcción de muros: una urbanización separada de otra por un alambrado, un sistema de transporte basado en el automóvil, una calle transformada en vialidad,

plazas que se conviertan en jardines sin acceso, la prohibición legal en la planta baja de un edificio de poner un comercio son decisiones que condicionan la vida que se va a desarrollar en la ciudad, incluso la posibilidad misma de que suceda algo. La mayoría de los principales espacios de relación en la ciudad provienen de trazas anteriores al siglo XX, pese a que la mayor parte de sus construcciones sean de ese siglo.

Hay que poner en valor los espacios de tránsito, aquéllos que no tienen un uso específico y que precisamente por ello se permite llenarlos de cualquier vínculo y de cualquier relación. No estaría mal poner otra vez en la agenda de la arquitectura a los espacios de posibilidad, como la calle, la fachada, la planta baja, los vestíbulos y, en general, aquéllos que por su condición de públicos, como el cruce de Madero con Eje central, sirven tanto para el paso urgente de los transeúntes como para el de una manifestación hacia el Zócalo por los estudiantes desaparecidos en Ayotzinapa.



Ejemplos de muros en la ciudad. Biblioteca Vasconcelos, Bosque Real, Línea 12 del metro, La Merced, Pino Suárez. Fuente: Street view de Google

Alberto Odérez Martínez

Arquitecto, Universidad Politécnica de Catalunya
Maestro en Arquitectura, Universidad Nacional
Autónoma de México
albertooderiz@gmail.com

✉ www.albertooderiz.com

Notas

1. Automóvil, palabra compuesta por "auto", por sí mismo; y "móvil", movimiento.
2. Ver Juan Luis Arsuaga e Ignacio Martínez, "El chimpancé bípedo", en *La especie elegida* (Madrid: Temas de hoy, 1998); principalmente el subtítulo "El gran paso".
3. José Bonilla Delgado, "El origen del bipedalismo en los primates", *Casa del tiempo* vol. I, época VI, 9 (julio 2008): 67-70.
4. Richard Sennett, *El declive del hombre público* (Barcelona: Península, 1978).
5. Francois Ascher, *Los nuevos principios del urbanismo* (Madrid: Alianza, 2004), 19.
6. Ferdinand Tönnies, *Comunidad y asociación* [1887] (Madrid: Biblioteca Nueva, 2011).
7. Theodor W. Adorno, *Sociedad. Epistemología de las ciencias sociales* (Madrid: Frónesis, Cátedra, Universitat de Valencia, 2001), 11.
8. *Diccionario Etimológico* [web]. Revisado en febrero de 2015. Disponible en www.etimologias.dechile.net
9. Monique Scheer, "Are Emotions a Kind of Practice (and Is That What Makes Them Have a History)? A Bourdieuan Approach to Understanding Emotion", *History and Theory* 51 (2012): 193-220.
10. Calhoun Cheshire y Robert C. Solomon (comps.), "Introducción", en *¿Qué es una emoción? Lecturas clásicas de psicología filosófica* (Madrid: Fondo de Cultura Económica, 1992).
11. Abdellatif Kechiche, dir. y prod., *La vida de Adele*, (Francia: Wild Bunch y otras, 2013.)
12. Robert Bresson, *Pickpocket* (Francia: Compagnie Cinematographique de France, 1959.)
13. Wim Wenders, *Alicia en las ciudades* (Alemania: Produktion im Filmverlag der Autoren / wdr, 1974.)
14. Luis Buñuel, *Los olvidados* (México: Ultramar Films, 1950.)
15. G. Santayana, citado por E. Goffman, *La mise en scène de la vie quotidienne*, a su vez citado en Isaac Joseph, *El transeúnte y el espacio urbano* (Barcelona: Gedisa, 1988), 18.

16. Se puede recordar aquí el poema sobre la ciudad, titulado "El río" de Octavio Paz.
17. Arquitectura como forma de la ciudad, no sólo la realizada por los arquitectos de academia.
18. Émile Durkheim, *Las reglas del método sociológico y otros escritos* (Madrid: Alianza, 2000).
19. Émile Durkheim, *Las reglas del método sociológico*, 67.
20. Manuel Delgado, *Animal Público. Hacia una antropología de los espacios públicos* (Barcelona: Anagrama, 1999).

Referencias

- Adorno, Theodor W. *Sociedad. Epistemología de las ciencias sociales*. Madrid: Frónesis, Cátedra, Universitat de Valencia, 2001.
- Alicia en las ciudades, Wim Wenders, Alemania: Produktion im Filmverlag der Autoren / wdr, 1974.
- Ascher, Francois. *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza, 2004.
- Baudelare, Charles. *El Spleen de París*. México: Fondo de Cultura Económica, 2000.
- Bourdieu, Pierre. *Razones prácticas*. Barcelona: Anagrama, 1997.
- Carter, E., J. Donald y J. Squires. *Space and Place: theories of identity and location*. Londres: Lawrence and Wishart, 1993.
- De Azúa, Félix, Manuel Delgado y otros. *La Arquitectura de la no-ciudad*. Cuadernos de la cátedra "Jorge Oteiza". Pamplona: Universidad Pública de Navarra, 2004.
- Delgado, Manuel. "Anonimato y ciudadanía". *Mugak* 20, tercer trimestre de 2002.
- . *Animal Público Hacia una antropología de los espacios públicos*. Barcelona: Anagrama, 1999.
- . *Sociedades movedizas. Pasos hacia una antropología de las calles*. Barcelona: Anagrama, 2007.

- Do Rio Caldeira, Teresa Pires. "São Paulo: tres patrones de segregación espacial". En *Ciudad de Muros*. Barcelona: Gedisa, 2007.
- Durkheim, Émile. *Las reglas del método sociológico y otros escritos*. Madrid: Alianza, 2000.
- Goffman, Erving. *La presentación de la persona en la vida cotidiana*. Buenos Aires: Amorrortu, 1993.
- . *Relaciones en público. Microestudios de orden público*. Madrid: Alianza, 1971
- Isaac, Joseph. *El transeúnte y el espacio urbano*. Barcelona: Gedisa, 1988.
- Jacobs, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. Madrid: Capitán Swing, 2011.
- Kuri Ramírez, Patricia. "El resurgimiento de los espacios públicos en la ciudad de México. Diferencias y conflictos por el derecho al lugar". En Patricia Kuri Ramírez (coordinadora). *Las disputas por la ciudad*. México: UNAM, 2013.
- La vida de Adele*, Abdellatif Kechiche (dir. y prod.) Francia: Wild Bunch y otras, 2013.
- Los olvidados*, Luis Buñuel. México: Ultramar Films, 1950.
- Massey, Doreen. "La filosofía y la política de la espacialidad: algunas consideraciones". En Leonor Arfuch (compiladora). *Pensar este tiempo. Espacio, afectos y pertenencias*, Buenos Aires: Paidós, 2005.
- Pickpocket*, Robert Bresson. Francia: Compagnie Cinematographique de France, 1959.
- Scheer, Monique. "Are Emotions a Kind of Practice (and Is That What Makes Them Have a History)? A Bourdieuan Approach to Understanding Emotion", *History and Theory* 51 (mayo de 2012): 193-220.
- Sennett, Richard. *El declive del hombre público*. Barcelona: Península, 1978.
- Tönnies, Ferdinand. *Comunidad y asociación*. Madrid: Biblioteca Nueva, 2001.